№ 8 WARSZAWA, SIERPIEŃ 1927 r. ROK VI.

AUTO

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

AUTOMOBILKLUB POLSKI

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO"

REDAKTOR: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł. przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

Nagrody zdobyte przez Szwarcsztajna na VI Raidzie Międzynarodowym A. P.



Od strony lewej do prawej. 1) Nagroda „Przeglądu Sportowego". 2) i 5) Nagroda Śląskiego Klubu Automobilowego. 3) Nagroda Komisji Sportowej A. P. 4) Nagroda Tow. Efemol (papierośnica). 6) Nagroda Tow. Champion.

Sezonowe refleksje

TOMÓW zapewneby potrzeba, aby wyłożyć wszystkie skargi, żale i uwagi, jakie nasuwają się nieszczęsnemu turyście w wędrówkach jego po drogach polskich. Wiele miejsca poświęciliśmy już tym sprawom, wiele rzeczy nazwaliśmy po imieniu, w ostry sposób piętnowaliśmy wszystkie dowody złej woli, opieszałości i bezradności władz i ludności przydrożnej. Dotknęliśmy już wielu, wielu mniej lub więcej ważnych spraw, bez wielkiego, przyznajemy, skutku. Głos nasz jak wołającego na puszczy przebrzmiał bez echa i w kochanej Polsce wszystko po dawnemu. Drogi nasze w dalszym ciągu pełne dziur i wybojów, chłopaczki wiejskie wpędzają Ci w dalszym ciągu pod samochód krowy i cielęta i obrzucają Cię kamieniami. Woźnice w dalszym ciągu śpią snem błogosławionych na swych przeładowanych furach — chwiejących się ze skrzypem na wąziutkich swych obręczach. Tak — wszystko po dawnemu — po bardzo dawnemu, gdyż ostatnio wróciliśmy nawet do zarzuconej już od lat istinno-ruskoj metody naprawy wybojów, zapomocą faszyny. Gdym pierwszy raz tej wiosny ujrzał niespodzianie kilometr faszynowanej szosy, łzy rozczulenia stanęły mi w oczach. Całe moje dzieciństwo — dobre lata beztroski i radości odżyły we wspomnieniu. Rozejrzałem się wkoło czy nie ujrzę klasycznej „kurjerki" (dla dzisiejszych automobilistów objaśniam — dyliżansu pocztowego) wlokącej się stępa po zmielonej faszynie.

Nie — zamiast kurjerki stał pochylony na jeden bok autobus ze złamanym resorem i rozszarpanemi w strzępy oponami. Czar prysnął — po cóż u licha upierają się dzisiejsi warjaci używać samochodu; czyż nie lepiej powrócić do dawnych „plauwag", „frachtów" i „kurjerek", — gdy one jedne pasowały do naszych dróg i one jedne nie raziły na dylach i faszynie. Tak, wszystko po dawnemu na drogach polskich — tylko my zwarjowani automobiliści nie mamy już dawnej wyrozumiałości i cierpliwości. W naszej nierozumnej gorączce szybkości — pragniemy wyprzedzić wszystko i wszystkich. W szalonej naszej gonitwie zdystansowaliśmy już nawet życie polskie. Wlecze się ono, gdzieś tam w oddali po wybojach i faszynie — obojętne na nasze sygnały i na naszą prowokację. Więc pędzimy dalej, aż ze złamanymi resorami legniemy gdzieś w rowie przydrożnym, a życie polskie człapiąc przejedzie obok w dalszym ciągu obojętne i na naszą gonitwę i na naszą „panę". Tak, tak — niestety, jakżeż ono podobne do żydowskiej zaprzężonej w chabety furmanki. Zapewne, zapewne piękną rzeczą jest tradycja — i wielką odgrywa ona rolę w moralnem życiu ludów—skrzętnie ją przeto chowamy tę naszą szacowną tradycję, dziur w drogach a faszyny w dziurach. Dlaczego jednak nie zachowaliśmy jednocześnie tradycji dobrej kuchni w podróży — tradycji któraby i dzisiaj osłodziła niejednemu automobiliście długie godziny czekania gdzieś w małem miasteczku, na pomoc, którą wezwał on do swego rozsypanego samochodu. Tak— ta tradycja zginęła — niema już dobrej kuchni i czystego lokalu, które witały podróżnych po stacjach pocztowych w najmniejszych nawet dziurach. Jakże to wyglądają, pożal się Boże, dzisiejsze restauracje i kawiarnie, różne *Polonje, Savoje i Bristole!* Lokale z pod znaku wściekłej krowy („la vache enragèe") jakby na urągowisko automobiliście, który łamie na drodze swój samochód na rozkraczonej na szosie krowie, a na postoju swoje zęby na jej wiekowej koleżance.

Zaiste dziwić się należy polskim automobilistom, że nie popełniają codziennie morderstw na bezczelnych wyzyskiwaczach, którzy trują ich w sposób tak niebywały biorąc za to, wierzajcie mi, — pieniądze nie mniejsze niż w Warszawie. A im bliżej stolicy, tem wyzysk bezczelniejszy i wstrętniejsze trucie. Jeśli Bóg nie obdarował mieszczucha krewnymi lub przyjaciółmi mieszkającymi na wsi, to podczas każdej swej niedzielnej wycieczki samochodowej narażony jest on na otrucie w restauracji zamiejskiej lub prowincjonalnej, w której pokrzepić jest on zmuszony swoje nadwątlone wybojami siły. Czyście koledzy automobiliści, — próbowali jeść kiedy w Grójcu, w Nowem Mieście, Garwolinie, Nowym Dworze, Pułtusku i t. d. Jeśli tak, to winszuję wam szczęścia, iż czytacie jeszcze te wiersze, ale nie zazdroszczę wspomnień — a jeśli nie jadaliście tam, to radzę ściągnijcie pasa i jedźcie dalej, do Radomia, Kielc — Krakowa jeśli kierujecie się na południe, a zawróćcie poprostu do Warszawy, jeśli jechaliście na północ. Tak—niepojęte jest wprost niedbalstwo kulinarne, obskurantyzm gastronomiczny restauratorów zamiejskich i anielska cierpliwość automobilistów, jadących nieraz setki kilometrów, aby doznawszy przez pęd powietrza zdrowego podniecenia apetytu, nasycić się zdrową niezafałszowaną kuchnią ze świeżych wiejskich produktów na wiejskiem maśle przyrządzoną.

Jakżeż bowiem biedni się zawiodą! — świeże wiejskie produkty wywędrowały już dawno do Warszawy,

aby po przejściu przez ręce kilkunastu żydków-pośredników w stanie już niezupełnie świeżym utknąć wreszcie w warszawskiej garnkuchni, a w Pipidówce poczęstują cię staremi konserwami, serem upstrzonym przez muchy, zeszłorocznym kwaśnym ogórkiem, pływającym melancholijnie pod rączkę z koprem w szarych pomyjkach, no i oczywiście Baczewskim.

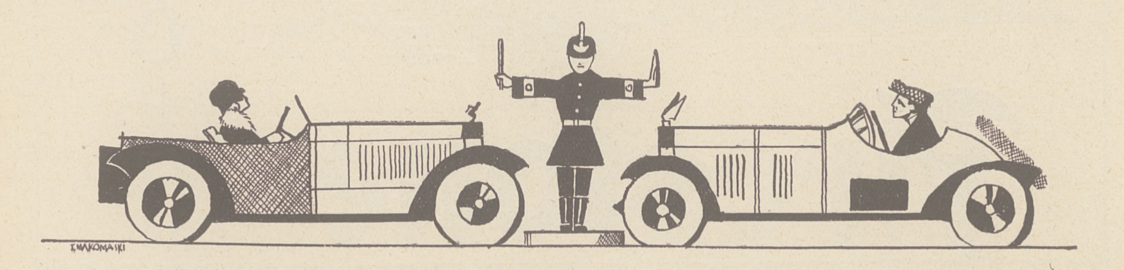
I na to tłukłeś się nierozsądny automobilisto po dziurach, wybojach i faszynach, na toś łamał swe resory i dziurawił dętki! I znosisz to cierpliwie, połykasz krztusząc się te niesłychane obrzydliwości, na widok których w Warszawie wołałbyś policji, dusisz się w dymie i swoistym zapachu „traktira 3-go razrjada“ znosisz pijackie krzyki i obfite plucie, swych miejscowych sąsiadów i sam siebie okłamujesz, iż bosko się najadłeś i użyłeś wsi. A potem jeszcze naiwny czy złośliwy Lukullusie opowiadasz w klubie swym przyjaciołom, iż w Faszynówce dają niebywałej wielkości raki, a w Wybojówce pyszne kurczęta z mizerją. I w następną niedzielę popędzą na Rolls-Roysach i na Fordach twoje przyjacioły do Faszynówki i Wybojówki, gdzie dostaną raki jak pająćzki, a kurczaki jak podeszwy wraz z mizerją, której śmietana jest prawdziwą „*mizerją.*“

Tak to wygląda nasza prowincjonalna kuchnia staropolska i tak wygląda bierność i cierpliwość naszych automobilistów i turystów. A teraz przechodząc na ton poważniejszy, czyż rzeczywiście byłoby tak złym interesem prowadzenie lepszej kuchni w czystym, nie mówię już eleganckim lokalu, w miejscowościach, uczęszczanych przez automobilistów. Wszak na niektórych szlakach — na szosie Lubelskiej, Krakowskiej, Łomżyńskiej, panuje w letnim sezonie dość ożywiony ruch samochodowy. Czyż schludny lokal — czy ocieniona werenda lub wiejski ogródek i dobra, nawet nie wyszukana kuchnia, nie przyciągnęłyby licznych, zgłodniałych automobilistów. Wszak żądza zmiany wrażeń, zmiany widoków i zmiany kuchni, chęć poznawania coraz nowych i wyszukiwania coraz lepszych—cechuje zwłaszcza automobilistę. Przypuszczam, że niezrobiłby złego interesu restaurator małego miasteczka, gdyby wreszcie poszedł za duchem czasu i zmodernizował nieco swój lokal, a polepszył kuchnię. I czyż byłoby złym interesem stworzenie znośnych lokalów pod Warszawą. Czyż nie odczuwamy wszyscy braku lepszej restauracji i kawiarni w naszym cudnym podmiejskim parku na Bielanach w tym naszym małym „Bois de Boulogne“. Czyż nie urąga wprost estetyce i kulturze wstrętna garnkuchnia, panosząca się na cudnem wzgórzu Bielańskiem — i czyż Bielany, tak jak „Bois de Boulogne“, nie stałyby się celem wieczorowych spacerów automobilistów ze swymi zaproszonymi gośćmi, gdyby znaleźć tam mogli lepszy lokal z tarasami, z dobrą kuchnią i dobrą muzyką. Oto według mnie kopalnia złota dla energicznego przedsiębiorcy — ale niestety u nas niema energicznych i niema przedsiębiorców — są tylko naśladowcy i papugi, które nie wyjdą poza obręb Nowego Świata i Marszałkowskiej, choćby setki razy na tym miejscu zbankrutować mieli.

Mój Boże, jakżeż szczęśliwi są automobiliści na Zachodzie: w Austrji, we Francji, w Niemczech i wszędzie, wszędzie w krajach cywilizowanych — tylko nie w Polsce. — Tam mają oni nietylko wspaniałe drogi, ale w każdej mieścinie czystą dobrą restaurację — tam mają pod stolicami setki pierwszorzędnych lokali i tam używają i oni i za ich pieniądze przemysłowi restauratorzy. A u nas?—U nas knajpa w Wilanowie, w której prócz wódy, kiełbasy i herbatników niewiele więcej dostać można, no i kasyno w Jerozolimie—nie— chciałem powiedzieć—w Konstancinie.

Oto wszystko co stworzyła polska przedsiębiorczość dla uciechy automobilistów i wycieczkowiczów w najbliższych okolicach Warszawy, a w dalszych okolicach nawet i tego nie stworzyła, licząc zapewne, iż po szosach polskich nikt dalej jak do Konstancina chyba nie dojedzie.

Tak, tak minęła tradycja dobrej kuchni, pozostała jedynie tradycja złych dróg — dziur i wybojów...



KRYZYS FORDA

WSZYSTKO to, co poniżej napiszę, może się komuś wydać zupełnie nieprawdopodobnem. Ford, ten wielki Henryk Ford, o którym każdy słyszał, jako o najpotężniejszym „królu samochodów", nie znającym współzawodnictwa na polu fabrykacji miljonów popularnych, tanich samochodów, ten sam Ford stracił już dziś swe naczelne miejsce w szeregu producentów automobili.

Jeszcze przed dwoma laty Ford bezkonkurencyjnie stał na pierwszem miejscu w światowej produkcji samochodów, zalewając wszystkie kontynenty swemi maszynami, których dziesięć tysięcy wypuszczały codzień, pracujące pełną parą jego fabryki. Wzrastające wciąż zapotrzebowanie na „Fordy" pozwalało mniemać, że jeszcze na długie lata ten popularny wóz ma zapewnione powodzenie i zbyt. Tymczasem w ciągu ostatnich dwóch lat zaszło wiele nieprzewidzianych wypadków i oto dziś Ford został zepchnięty ze swego, od lat tylu zajmowanego nieprzerwanie, czołowego stanowiska, przez najgroźniejszego konkurenta—General Motors Company.

Jak wynika z ostatnich zestawień produkcji amerykańskiej, fabryka Chevrolet, należąca do potężnego koncernu General Motors, wyrabia obecnie 26.000 samochodów tygodniowo, podczas gdy Ford niemal o połowę mniej, bo zaledwie 14.000. Różnica zatem jest zbyt poważna, aby ją można bagatelizować. Co zaś jest najbardziej w tem wszystkiem zastanawiające, to fakt, że samochód Chevrolet kosztuje blisko dwa razy drożej aniżeli Ford. A więc cena nie jest wszystkiem, jeżeli chodzi o powodzenie samochodu; muszą tu w grę wchodzić jeszcze i inne czynniki.

Nie są to z pewnością błędy w metodach fabrykacji, która w zakładach Forda jest doprowadzona do szczytu doskonałości. Jeśli można mówić o błędach, jako o przyczynach kryzysu Forda, to tylko o błędach człowieka.

Henryk Ford popełnił ich znaczną ilość. O ile potężnem i wiekopomnem jest jego dzieło, o tyle wielkiemi są i jego błędy tak dalece, że mogą niemal zniweczyć owoce całego życia najgenjalniejszego przemysłowca świata.

Ford posiada naturę despotyczną, naturę tyrana. Uznaje tylko swe własne poglądy, nie znosi niczyich rad i niczyjej pomocy. Odrzucając z pogardą poparcie finansowe, zaofiarowywane mu w cięższych chwilach przez finansistów w Wall Street, ściągnął Ford na siebie gniew potentatów pieniężnych, którzy odtąd nie szczędzili poparcia jego konkurentom. W ten sposób, nie chcąc się dzielić własnemi zyskami, stworzył Ford mocne podstawy dla tych, którzy dziś odbierają mu rynki zbytu.

W roku 1925, a więc w okresie największego rozkwitu swych zakładów, Ford popełnił drugi wielki błąd, decydując się na zaprzestanie kampanji reklamowej, która pochłaniała co roku 125 miljonów dolarów. Znikły wnet z rubryk wszystkich pism amerykańskich, fachowych i niefachowych, wzmianki o Fordzie, a rezultat tego jest opłakany.

Trzecim błędem Forda była jego zaciekła walka z żydami, która zwróciła przeciw niemu nienawiść jednej rasy, mającej też pewne wpływy, zwłaszcza, gdy chodzi o sprawy finansowe.

Czwarty błąd popełnił Ford przed kilkoma miesiącami, udostępniając dla ogółu ludności tanie składy żywności i odzieży, przeznaczone dotychczas dla pracowników jego zakładów. Postępek ten wywołał, zamiast błogosławieństw, burzę nienawiści do Forda w całej Ameryce, nienawiści tak wielkiej, że nie zawahano się nawet przed zamachem na jego życie. Popyt na samochody Forda spadł w ciągu kilku tygodni o połowę i najpopularniejszy, a tak dziś niepopularny, fabrykant z Detroit był zmuszony odwołać swą decyzję.

Najgłówniejszym zaś błędem wielkiego przemysłowca było uporczywe trzymanie się jednego typu samochodu, bez żadnego prawie modyfikowania go i ulepszania. Wszak historyczny model T samochodu Forda został stworzony w roku 1908 i wszystkie jego zmiany dotyczyły karoserji i osprzętu. Ford postawił sobie za zadanie zniżyć tylko do ostatecznych granic cenę swego wozu, nie zwracając prawie żadnej uwagi na oszałamiające postępy techniki w ciągu tych dwudziestu lat. I oto dziś okazało się, że Ford się przeliczył. Niska cena nie jest już wszystkiem dla nabywcy samochodu, który żąda, aby jego wóz był zaopatrzony we wszystkie najnowsze zdobycze techniki. Szczególniej w Ameryce, gdzie zamożność jest znacznie większa aniżeli w Europie i panuje powszechne dążenie do komfortu, wygód i zbytku, ideje Forda są przestarzałe i nieaktualne. Tem się tłomaczy, że samochody Chevrolet mimo dwukrotnie wyższej ceny mają dwukrotnie większe powodzenie, aniżeli Fordy. I to jest bezwątpienia najgłówniejszą i najgroźniejszą przyczyną obecnego kryzysu Forda.

Najlepszym tego dowodem może być fakt, że sam nieugięty Henryk Ford jednakże się zreflektował i ogłosił, że jeszcze przed końcem bieżącego roku ukaże się nowy model samochodu Ford, czterocylindrowy, z normalną trzybiegową skrzynką, komfortowy, oszczędny i tani. Cena jego wynosić będzie 400 do 425 dolarów. Ale tego mało, bo oto skąd inąd wiadomo, że zakłady Forda przygotowują się do produkcji samochodu sześciocylindrowego w cenie 800 dolarów oraz ośmiocylindrowego w cenie 1150 dolarów (!). Ten ostatni skonstruowany zostanie przez Forda młodszego i od jego imienia zwać się będzie „Edsel".

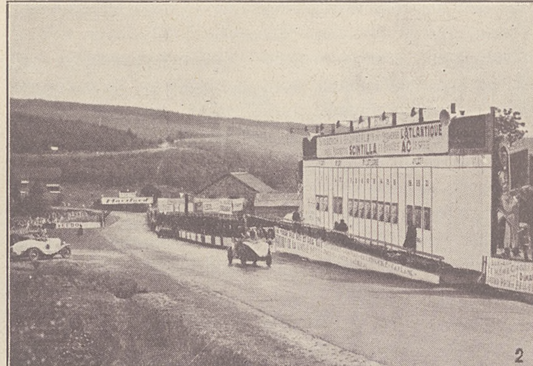
Tym sposobem Ford pragnie się bronić przed przemożną konkurencją General Motors. Czy uda mu się odzyskać naczelne stanowisko w produkcji samochodów? Trudno powiedzieć, bo wszak General Mo-

tors ma już na rynku gotowe tanie i nowoczesne wozy czterocylindrowe, jak Chevrolet, sześciocylindrowe, jak Pontiac i ośmiocylindrowe, jak La Salle, których olbrzymie powodzenie będzie trudne do zwalczenia. Z drugiej strony Ford jest mistrzem taniości i jeżeli rzeczywiście uda mu się wprowadzić na rynek nowoczesne wozy po tak niskich cenach, to szanse jego będą ponownie bardzo wielkie. Trudno zaś uwierzyć, aby tak potężna organizacja, jak Ford Motors Co. miała się rozpaść w gruzy. Walka więc między dwoma tytanami przemysłu zapowiada się na nieznaną dotąd skalę i wyniki jej są obecnie zupełnie nieobliczalne.

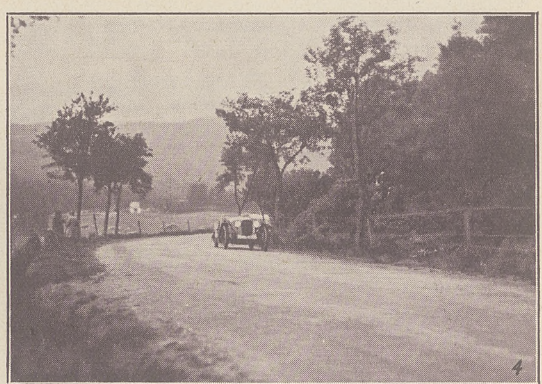
Marjan Krynicki.

Z WYŚCIGÓW O GRAND PRIX BELGJI

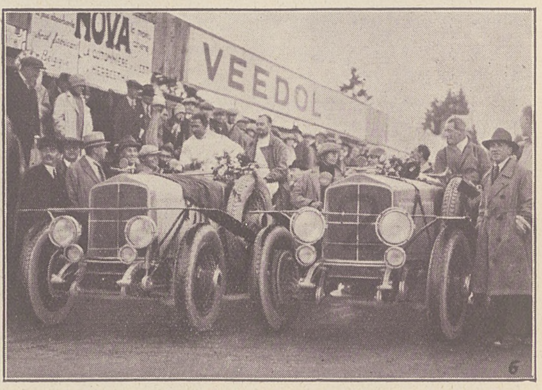












1. Efektowny wyścig kierowców przed startem. Pierwszy pędzi Senechal. 2. Excelsior przed tablicą orjentacyjną. 3. Senechal na Excelsior na jednym z licznych zakrętów. 4. Burie na Georges Irat. 5. Laly na Aries. 6. Excelsiory po zwycięstwie.

JANUSZ REGULSKI

Samochodem na Grand Prix Belgji i Niemiec

OPUSZCZAMY Paryż ze smutkiem. Czyż może być inaczej? Czy jest kto na świecie, kogoby nie przykuła do siebie gorącemi więzami uwielbienia, kogoby nie rozkochała w sobie na zabój, ta przewspaniała stolica świata, pełna kłębiącego się życia, tryskająca bogactwem, energją i weselem?

Jeszcze raz powtarzamy gymkhanę samochodową, w której rolę chorągiewek tak po mistrzowsku odgrywają tysiące, popędzanych przez policjantów, samochodów i już jesteśmy poza „octroi".

Nabieramy benzynę, o całego franka na litrze tańszą, niż o parę kroków, w granicach Paryża, i ruszamy w naszej niezawodnej „Metallurgique" przez Boulogne, Calais, Ostendę, Bruges, Brukselę do Spa.

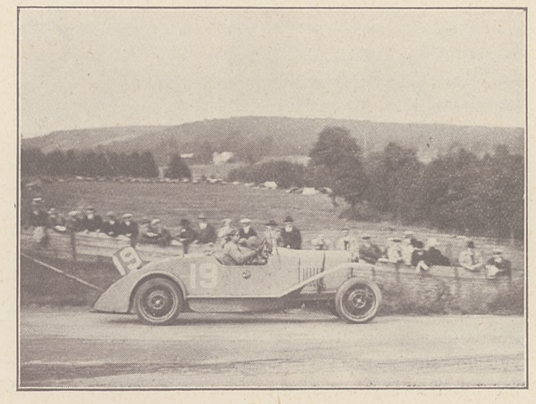
Po drodze, dla uzupełnienia wrażeń, wspaniała pogoda, w ciągu paru chwil, zamieniła się w straszny orkan, idący od oceanu.

Niesłychany zwał kłębiących się, czarnych jak węgiel, chmur dogonił nas szybko, pomimo naszych 90 klm. na godz.

Rozwarły się upusty, sieć fantastycznych błyskawic otoczyła nas wkoło, a potem ogłuszająca, nieprzerwana kanonada, której, najgwałtowniejszy ogień artyleryjski z czasów wielkiej wojny, był tylko lichem naśladownictwem.

Jeden bardziej namolny piorun, uderzył tuż obok wiejskiej restauracyjki, w której, po długiej walce z ulewą i wichurą, musieliśmy się ostatecznie zatrzymać. Światło elektryczne zgasło, co przy akompanjamencie gwałtownych grzmotów, wywołało wśród większej gromadki gości, nastrój, mówiąc delikatnie, z duszą na ramieniu.

Przerwanie kabla od akumulatora sprawiło, że przyjechałem do Spa w sobotę 9-go lipca dopiero około godz. 6 wiecz. A stąd trzeba było jeszcze 10 klm. gazować do Francorchamps, ślicznego miasteczka w Ardenach, o które opierało się jednym kątem miejsce wyścigu, stanowiące coś w rodzaju trójkąta, o mocno pokręconych bokach, biegnącego po zboczach gór. Szosa, w doskonałym stanie, kryła w sobie moc niespodzianek dla jeźdźców, w postaci dużej ilości przeróżnych skrętów, gwałtownych wzniesień, to znów spadków.



Grand Prix Belgji. Duray na Aries.

Grand Prix Belgji, tem różni się od innych wyścigów klasycznych, że jest to próba szybkościowa samochodów zasadniczo seryjnych, trwająca 24 godzin i rozgrywana w poszczególnych kategorjach.

Mówię zasadniczo seryjnych, bo tylko dlatego nazywają się one seryjne, że tak chce regulamin. Jeśli jednakże weźmiemy pod uwagę, że regulamin zezwala wprowadzać do „seryjnych" samochodów, takie zmiany, jak stosunek przekładni, wagę i formę tłoków, kompresję, zawory, system i wymiar kół, pojemność rezerwoaru benzynowego, system podawania benzyny i system oliwienia, a nawet i pojemność cylindrów może być zmienianą o 10%, to zobaczymy, że z tej katalogowej seryjności w samochodzie nie wiele się pozostanie.

Zresztą należy na te ciche ustępstwa przymknąć oczy, bo nie wiem, czy znalazłby się samochód, który, wzięty wprost z wystawy sklepowej, potrafiłby bez przerwy jechać przez 24 godzin, z szybkością przeciętną 90 do 100 klm. na godz.

A czy publiczność interesowałaby się szybkością przeciętną, powiedzmy, 50 klm.?

Start tego wyścigu jest bardzo ciekawy, gdyż każdy kierowca, poza


Grand Prix Belgji. Start. Na czele przyszły zwycięsca, Senechal, na samochodzie Excelsior,

zwykłemi automobilowemi właściwościami, musi posiadać jeszcze w poważnym stopniu znajomość... lekkoatletyki.

Samochody stoją sobie jeden obok drugiego wzdłuż drogi, ustawione skośnie w kierunku jazdy, a kierowcy... rzędem po drugiej stronie szosy.

Na sygnał odjazdu kierowcy rzucają się do swych maszyn, odbijając się od miejsca swego startu ściśle według zasad lekkoatletycznych, w tempie maksymalnem przebiegają szosę, uruchamiają motory i jazda.

Prawdziwym zwycięscą Grand Prix, i tego pieszego i automobilowego, był dzielny Sénéchal, który niczem ryś skoczył naprzód i pierwszy dopadł do swej maszyny.

Start miał miejsce w sobotę o g. 4 pp. Pogoda była dobra a nawet chwilami i słońce wstydliwie ukazywało się z poza chmur, zachęcając jeźdźców do pięknych wyczynów sportowych.

Ruszyli też oni odrazu w dużem tempie, z szybkością przeciętną ponad 100 klm. na godz. Na czele trzy wielkie Excelsiory, tuż za nimi trzylitrowa Ariés, niezgrabna, z olbrzymim jakby wlokącym się po ziemi ogonem, potem trzy Georges Irat zręczne i ostre dwulitrówki, wreszcie zwartą grupą trzymały się Ansaldo i trzy Fasto o wyglądzie zwykłych i skromnych samochodów, wreszcie mała jednolitrowa Ariés też z bardzo długim, tylko nieco cieńszym i krótszym niż jej starsza siostra ogonem, no i dwie ruchliwe i cienko śpiewające Amilcarki.

Jeśli chodzi o konkurencję pomiędzy poszczególnemi markami, to właściwie nie było jej, gdyż z wielką emocją oczekiwany Peugeot kierowany przez znakomitego Boillot, zwycięscę i rekordzistę z roku przeszłego ku rozpaczy widzów i organizatorów nie stanął, tak że w kategorji ponad 3 litry szły tylko Excelsiory. W kategorji ponad dwa litry Ariés miał pewne zwycięstwo nad Ansaldo, zaś w kategorji ponad $1^1/_2$ litra jedynie przypadek mógłby dać zwycięstwo nieznanym Fasto, nad sportowemi i doświadczonemi Georges Irat. Szedł w tej kategorji wprawdzie jeszcze jeden Th. Schneider, ale było ogólnie wiadomem, że nie jest on należycie przygotowany i w grę wcale nie wchodzi.

Jedynie w kategorji ostatniej do 1,1 litra mogła rozegrać się walka pomiędzy Amilcarami i Ariés, choć i tu wydawało się że rączy Amilcar, tembardziej że było ich dwa, powinien bezapelacyjnie wygrać.

Przewidywania te w niczem nie zostały zawiedzione. A z poszczególnych teamów, ażeby wszystko już było w dokładnym porządku, zwyciężyły maszyny oznaczone pierwszemi numerami, a więc Sénéchal-Caerels na Excelsior I i Burie-Rossi na Georges Irat I.

Nie chciałbym jednakże przez to powiedzieć, że wyścig był nieciekawym, bo walka nawet pomiędzy samochodami tej samej marki, prowadzona była z całą zaciekłością a poza tem z ogromnym nakładem sił i nerwów ze strony kierowców, gdyż, nie mówiąc już o bardzo trudnej trasie, no i 24 godzinach biegu, pogoda z początku przychylna, już po paru godzinach, ustąpiła miejsca gwałtowej ulewie, która trwała uporczywie od 7 wieczór do 2 pp. dnia następnego. Jakby na ironję na pół godziny przed finiszem zajaśniało słońce w całej okazałości.

Proszę sobie wyobrazić stan jeźdźców i maszyn, kręcących się w koło na 15 kilometrach powiązanych z sobą wiraży, wzniesień i spadków, podczas tak ulewnego deszczu, że, jak opowiadał mi jeden z kierowców, chwilami latarnie nie były w stanie oświetlić drogi dalej niż na 10 kroków przed maszyną.

A jednak pomimo to Sénéchal-Caerels zdołali zrobić koło 2190 klm. czyli przeciętnie ponad 90 klm. na godzinę, podczas kiedy zeszłoroczny rekord Boillota, przy doskonałej pogodzie, wynosił tylko 2235 klm.



Grand Prix Belgji. Samochody po wyścigu, otoczone tłumem publiczności. W prawym rogu zaznaczeni krzyżykiem goście z Polski, Prezes Komisji Sportowej p. Janusz Regulski z żoną i bratem.

W tych warunkach nie mogło naturalnie obyć się bez wypadków.

I tak, kierowca Fasto II, idąc tuż za jakąś maszyną, otrzymał uderzenie błotem w twarz, które mu całkowicie zakleiło oczy. Puścił w ruch hamulce, tymczasem jednak maszyna zjechała już z drogi i po paru podskokach, na zboczu szosy, przewróciła się kołami do góry, nakrywając kierowcę. Ten, z niebywałym wysiłkiem wydostaje się w końcu na wierzch, zatrzymuje ciągle idący motor, a następnie, pomimo potłuczeń i ciemności, jedynie przy pomocy lewarka, stawia sam jeden maszynę na koła i idzie dalej.

Byłoby to rzeczą nie do uwierzenia, gdyby nie było to faktem oficjalnie sprawdzonym.

Wprawdzie maszyna ta w końcu musiała się wycofać, z powodu przekroczenia maksymalnego czasu przepisanego dla każdego okrążenia, ale w każdym razie wyczyn kierowcy przechodzi miarę zwykłej siły ludzkiej.

Excelsior III gorzej skończył. Na jednym ze skrętów, zarzuciło maszynę, po paru woltach uderzyła ona w drzewo i, strzaskana całkowicie, legła obok. Kierowca ciężko ranny.

Zdarzył się jeszcze jeden wypadek, rezultatem którego nie była ani krew, ani też połamanie maszyny, a jedynie wesołe żarty i to z samego Sénéchala.

Bo czyż można uwierzyć, że kierowca i to tak wspaniały, mógł zabłądzić w zamkniętem kole trasy wyścigowej? A jednak miało to miejsce i może tylko służyć jako dowód do jakiego stopnia dochodzi zmęczenie kierowców i przytępienie ich zmysłów, w tak szalonej próbie sił maszyn i ludzi.



Grand Prix Niemiec. Pani Junek przy swej Bugatti.

Stało się w ten sposób, że Sénéchal w nocy, podczas ulewy, zamiast skręcić w prawo na szosę stanowiącą drugi bok trójkąta, co było doskonale zresztą uwidocznione, pojechał wprost przed siebie i rozbiłby się o bramę zamykającą szosę, gdyby nie rozpaczliwe sygnały policjanta, przerażonego niespodziewanym atakiem samochodu. Samochód zatrzymał się formalnie o parę centymetrów od tej bramy.

Śmiano się potem z Sénéchala, że ulewa doprowadziła go do rozpaczy, chciał więc przebojem wyrwać się z tego więziennego koła, w którem został na 24 godzin zamknięty. Tymczasem policjant zapędził go z powrotem do środka.

Tak się działo na torze wyścigowym. Byłby jednakże w wielkim błędzie ten, ktoby przypuszczał, że tem ograniczała się już próba samochodów i kierowców. Przeciwnie, poza torem działy się rzeczy jeszcze bardziej niesamowite, łączące w sobie i komizm i tragedję.

Z Francorchamps do trybun prowadziła wąziutka i kręta szosa górska, doskonała przy dobrej pogodzie, no i paru przebiegających po niej samochodach.

Tym razem była jednak o tyle odmienna sytuacja, że lał deszcz jak z cebra i ciągnęło nią setki samochodów, do tak zwanego oficjalnego garażu, czyli rozmiękłego, gliniastego pola, położonego o $1^1/_2$ metra poniżej poziomu szosy.

Ja byłem na tyle przezorny, że pomimo posiadanej karty garażowej, zatrzymałem się z boku szosy, nie wjeżdżając do środka.

Koło 12 w nocy, kiedy ulewa doszła do punktu kulminacyjnego, trybuny gwałtownie opustoszały, natomiast zaczęto przygotowywać się do przepędzenia nocy w bardziej suchych warunkach.

I wtedy zaczęły się dramaty. Część widzów, przybyła z dalszych stron Belgji, ułożyła się spać w swych szczelnie zamkniętych samochodach. Tu i owdzie widać było przez okno, czy też uchylony bok budy, róg białej poduszki, lub też postać z głową okrytą całkowicie pledem.

Przed jednym samochodem stała gromadka młodych ludzi, przyglądających się przy akompanjamencie odpowiednich uwag, jakiejś parze małżeńskiej, chrapiącej przy kierownicy, on z głową przewieszoną w tył, ona wciśnięta w wielką poduszkę leżącą na jego kolanach. Takie i inne parki, w różny sposób korzystające z ciemności nocnych można było widzieć na wszystkie strony.

Otóż ta część wypoczywających automobilistów, pragnęła tylko spokoju i w przeważnej części, głucha była na wszelkie prośby, czy też żądania, ruszenia swych samochodów z miejsca.

A było to ciągle konieczne, ażeby umożliwić innym samochodom przejazd przez wąską szosę szczelnie zatkaną stojącemi, czy też posuwającemi się i to w różnych kierunkach samochodami.

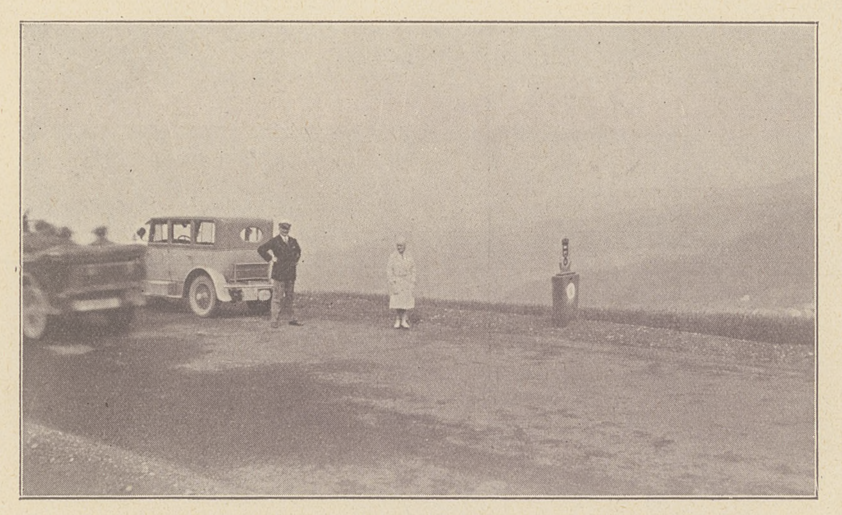
Trudno opisać jakie wywiązywały się z tego dyskusje, kończące się częściej solidnem wymyślaniem, niż śmiechem.

Równocześnie odbywały się niebywałe próby wyjazdu na szosę samochodów z garażu oficjalnego.

Maszyny grzęzły po osie w rozmokłej glinie, motory ryczały, a obsady kilku samochodów wspólnemi siłami starały się wypychać je po kolei na szosę. W końcu znalazł się jakiś obrotny przedsiębiorca, który za dobrą opłatą, czwórką koni wyciągał z błota maszyny.

Inna znów grupa samochodów, do których i nasz należał, czyniła wysiłki, ażeby zakręcić na szosie, w celu powrotu do miasta.

Możnaby to było bez wielkiego trudu zrobić, gdyby nie to, że chcieli wszyscy naraz operację tą uskutecznić. Wynikały z tego takie sytuacje, że maszyny, czy to w pojedynkę, czy nawet po dwie zczepione razem, zsuwały się po obślizgłych bokach szosy do rowów, a nawet i poza nie, na błotniste pole. Te były już ostatecznie unieruchomione aż do rana.



Prezes Komisji Sportowej A. P. p. dyr. Janusz Regulski z żoną na torze wyścigowym Nürburg Ring.

Ja zdołałem cudem prawie, po godzinie pracy, maszynę swoją wydostać z tego piekła, rozmawiałem jednak z takimi, którym udało się to dopiero koło godz. 4 rano.

Jak wyglądały po tej pracy nasze stroje, łatwo się domyśleć.

Na drugi dzień rano wracając na wyścigi, pozostawiłem moją maszynę, na wszelki wypadek, w miasteczku o 2 kilometry od trybun, woląc brnąć piechotą po błocie, niż przeżywać jeszcze raz wrażenia poprzedniej nocy.



„Metallurgique“ dyr. Janusza Regulskiego na tle przepięknej panoramy toru Nürburg Ring.

Po parodniowym odpoczynku w miłem Spa, ruszyliśmy na dalszą tułaczkę, przez malowniczy Luksemburg, a następnie brzegiem Moseli do Koblencji.

Już od samej granicy niemieckiej zauważyłem nowe, barwne drogowskazy, w formie strzały.

— „Zum Nürburgring“.

Pomimo, że ta chluba Niemiec, ulokowana w najpiękniejszej części Nadrenji, dopiero od paru miesięcy żywot swój rozpoczęła, już potrafili Niemcy z właściwym sobie zmysłem organizacyjnym, nietylko rozgłosić po całym świecie o jej powstaniu, ale nawet pomyśleć o takim szczególe, jak rozstawienie w całej prowincji specjalnych drogowskazów.

Podczas obiadu wyprawionego na cześć zwycięsców i gości, przez Automobilklub Niemiec miałem jako sąsiada landrata okręgu Adenau-Eifel d-ra Creutza. Od niego też dowiedziałem się szczegółów o powstaniu i celach tego wspaniałego dzieła techniki drogowej, jakiem jest bezsprzecznie Nürburgring.

Okręg Adenau, stanowiący bodaj że najpiękniejszą, ale zarazem i najbiedniejszą okolicę Nadrenji, żyje i rozwija się prawie wyłącznie z turystyki.

Okres powojenny, a w szczególności kryzys po stabilizacji waluty niemieckiej, osłabił go jeszcze bardziej.

I wtedy to d-r Creutz rzucił myśl, która z początku wydała się wszystkim najzupełniej fantastyczną i nieziszczalną. Zaproponował mianowicie, ażeby wykorzystać przepiękne, lesiste góry Eifel i wybudować tam „teatr natury“, przez opasanie starożytnego zamku Nürburg, wstęgą wspaniałej, a niebywale pokręconej szosy, która byłaby użytkowaną na wszelkiego rodzaju wyścigi, od automobilowych poczynając, a na pieszych kończąc, a pozatem byłaby miejscem przepięknych wycieczek samochodowych, za pewną drobną opłatą od osoby,

sprowadzając tem samem do okręgu Adenau turystów nietylko z Niemiec, ale i z zagranicy.

Jako sposób zrealizowania tego projektu pod względem finansowym, zażądał d-r Creutz, ażeby wszyscy bezrobotni Nadrenji zamiast pobierać bezpłodne, a tak uciążliwe dla państwa zapomogi, zużytkowani byli dla budowy tego toru.

Myśl ta znalazła właściwe zrozumienie u władz państwowych i wkrótce powstał wspaniały Nürburgring, kosztem 10 miljonów mk., z których 7 miljonów wynosiła robocizna, t. j. to, co państwo w każdym razie zapłaciłoby tym bezroboczym, nieosiągając wzamian za to nic, prócz ich demoralizacji.

Słuchając tej opowieści, stanęły mi przed oczami te nasze dziesiątki tysięcy bezrobotnych, wśród których bardzo często bezrobotność stała się zawodem, a zarazem te nasze straszne, przynoszące nam wstyd i ośmieszające nas drogi szosowe.

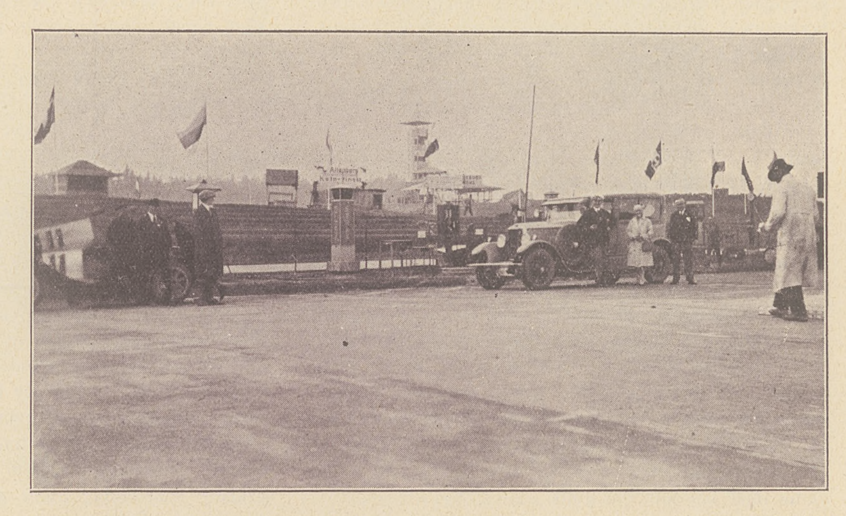
Czyż w żaden sposób nie możemy zdobyć się na to, ażeby zamiast demoralizującej jałmużny, dać ludziom pracę przy budowie dróg państwowych?

Może ten przykład niemiecki nasunie pewne refleksje i naszym czynnikom miarodajnym.

O prawdziwem pięknie Nürburgringu, o jego niebywałych zaletach dla prób automobilowych, przekonałem się dopiero kiedym dwukrotnie przejechał całą 28-kilometrową trasę.

Jest to jeden splot przeróżnych skrętów, ósemek, gwałtownych spadków, to znów tak stromych wzniesień, że kto ich niezna, to z trudem pierwszym biegiem dać sobie może na nich radę.

Dlatego też mogę jaknajgoręcej zalecić wszystkim naszym sportsmenom, ażeby nie ominęli okazji poznania Nürburgringu, tego niewątpliwie najtrudniejszego i najpiękniejszego toru samochodowego.



Państwo Regulscy ze swym samochodem przy trybunach toru Nürburg Ring przed wyścigiem o Grand Prix Niemiec.



Grand Prix Niemiec. Samochód Kapplera po wypadku.

Chciałbym dodać tu jeszcze, ażeby rozproszyć możliwe wątpliwości naszych turystów w tym względzie, że pomimo, iż jaknajgoręcej zawsze manifestowałem swoją polskość, spotykałem się wszędzie z największą uprzejmością, tak ze strony władz, jak i ludności.

Powracając do Grand Prix, muszę przedewszystkiem zaznaczyć, że tak samo tu, jak i w Paryżu i Spa, można było zgóry powiedzieć jakiej marki samochody zwyciężą.

Z niemieckich samochodów wchodziły w grę jedynie Mercedesy, które w liczbie aż siedmiu, najnowszego typu S, stawały w pierwszej kategorji.

Wielkie i ciężkie wozy, o bezmała siedmiolitrowej pojemności swych sześciu cylindrów i sile 220 koni, osiągały maksymalną szybkość zaledwie około 180 klm. na godzinę. Niewątpliwie, zamały efekt na tak wielki nakład.

I to jest charakterystyczne dla przemysłu samochodowego w Niemczech. Nie może on stworzyć małego, a szybkiego, no i możliwego do kupna samochodu.

To też w kategorjach poniżej 3 litrów nie było ani jednego samochodu niemieckiej produkcji, który

mógłby być nazwanym konkurentem dla zwykłych sportowych i prowadzonych przez amatorów samochodów francuskich.

Ogólne więc zwycięstwo musiały odnieść wielkie Mercedesy, tembardziej, że stanowiły one jedyną grupę fabryczną. Do wagi tych samochodów musiano nagiąć i regulamin wyścigu. Na wszystkich wielkich wyścigach jedynie kierowca i jego pomocnik ma prawo wykonywać jakiekolwiek prace przy maszynie. Gdyby jednakże i tu ten przepis istniał, Mercedesy musieliby prowadzić tylko Zbyszko-Cyganiewicze.

Na punktach zaopatrywania widziało się też po 6—7 ludzi, uwijających się koło każdego z tych kolosów.

W tych warunkach, naturalnie, żaden poważny konkurent francuski, czy włoski nie mógł stanąć do walki. Trudno, 3 czy 4 litry nie mogą konkurować z siedmioma.

To też Boillot na Peugeot, pomimo że był obecny, naturalnie, nie pojechał.

Wprawdzie jeden prywatny Steyr, prowadzony przez właściciela, jeździł sobie po torze, ale do jego zwycięstwa potrzeba było, żeby, zamiast czterech, wszystkie siedem Mercedesów popsuło się w drodze.

Zwycięsca Merz osiągnął szybkość przeciętną na 500 klm. — 102 klm. na godz., a w najlepszem okrążeniu miał 107 klm. na godz.

Dla porównania powiem, że młodziutka pani Junek na Bugatti zrobiła prawie 100 klm. na godzinę.

W drugiej kategorji do 3 litrów walka była bardziej emocjonująca, pomimo, że rozgrywała się pomiędzy trzema Bugatti.

Dwulitrowy OM nie odegrał żadnej roli, zaś przekomiczny w swej ultra-wyścigowej szacie Bignan służył tylko jako temat do żartów. Mówiono słusznie o nim, że jest to kompromis pomiędzy tankiem a popularnym niemieckim, jednocylindrowym Hanomag.

Podczas wyścigu z jego obrzydliwej, w formie prawidłowego czworoboku, karoserji coraz to jakieś części odpadały, tak że w końcu obsada oderwała nawet olbrzymi płat blachy, którą od dołu był podszyty.

Z pośród trzech Bugatti, stale wydzierających sobie na zmianę pierwsze miejsce, Kappler wykonał w moich oczach niebywałe saltomortale. Na betonowym wirażu koło trybun, maszyna wyrzucona została przez ziemną bandę wysoko w górę i, przekoziołkowawszy się dwa razy w powietrzu, padła w rów po drugiej stronie. Podczas wolty powietrznej wypadł mechanik i zaraz wstał całkowicie zdrowiusieńki. Kierowca zaś zemdlał wprawdzie, ale nie odniósł żadnych zewnętrznych obrażeń.

Walka dalej toczyła się pomiędzy panią Junek i Baaderem. Ten ostatni zwyciężył o 3 min., jednakże został zdyskwalifikowany za nabranie oliwy poza punktem zaopatrywania.

Prawdziwą bohaterkę, panią Junek, przyjęto niebywałemi owacjami: noszono ją na rękach, ściskano, zasypywano kwiatami.

Robiła ona przemiłe wrażenie, w krótkiej spódniczce i białym sweterku, zręcznie kręcąc się koło swej żółtej maszyny. W czasie jazdy znów, mijając swój punkt zaopatrywania, za każdym razem najprzód klepała ręką maszynę, co prawdopodobnie znaczyło, że jest z niej zadowolona, a potem zaraz, jakby ją ponosiło, wykonywała cały szereg gwałtownych ruchów ręką. Tych sygnałów, sądzę, nawet mąż jej nie rozumiał. W każdym razie oznaczały one namiętną radość dzielnej automobilistki, że jedzie, jedzie...

Wreszcie, w ostatniej kategorji do 1,5 litra, walka toczyła się pomiędzy Talbotem i Bugatti. Zwyciężył pierwszy. Inne maszyny, jak Hag-Gastell, Opel i B. N. C., kręciły się w spacerowem tempie, przerywanem ciągłemi postojami. Pogoda była wspaniała aż do chwili ukończenia wyścigu, potem lunął deszcz.

Muszę dodać nakoniec, że organizacja wyścigu była znakomita. Rezultaty każdego okrążenia publiczność widziała na olbrzymich tablicach, doskonale skonstruowanych. Poza tem, z boku stała mniejsza tablica, na której ukazywał się świetlny numer, oznaczający samochód, który za chwilę zjawi się przed trybunami. Doskonały ten pomysł ułatwiał ogromnie orjentację i śledzenie za przebiegiem wyścigu.

Na tem kończę relację moją z trzech Grand Prix.

Trudno powiedzieć, które z nich było najciekawsze, każde z nich jednakże dokładnie odźwierciadlało charakter i cechy danego narodu.

Lekkość, szybkość i pewna chaotyczność we Francji i, odwrotnie, pewna ociężałość, powolność, ale za to porządek wzorowy i doskonała organizacja— w Niemczech. Belgijczycy zajmują złoty środek co do cech, jednakże w specjalnie tej imprezie zbyt mocno zostali zdystansowani, ażeby można było zrobić właściwe porównanie.

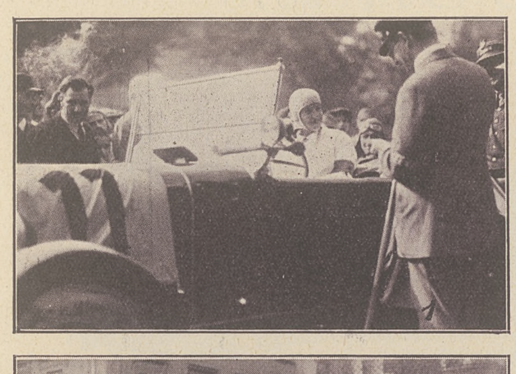
Wszystkie trzy imprezy stanowią wielkie, imponujące manifestacje postępu w dziedzinie automobilizmu i wspaniałą jego propagandę. Przynoszą one zaszczyt klubom, które je organizowały, a wielkiej sprawie rozwoju automobilizmu ogromny pożytek.

Sprostowanie. W poprzednim numerze „Auta", do artykułu „Samochodem na Grand Prix Francji" wkradł się nieuchwytny błąd drukarski. Oto na str. 200 w lewej szpalcie w wierszu 11 od dołu podano czas wymiany czterech kół i nalewania benzyny przez Benoist — 8 m. 10 sek. Nikt z czytelników nie zwrócił z pewnością uwagi, że jest to cyfra fałszywa, gdyż zmienić cztery koła i jeszcze nalać benzyny w ciągu ośmiu minut, jest to niewątpliwie pośpiech bardzo duży.

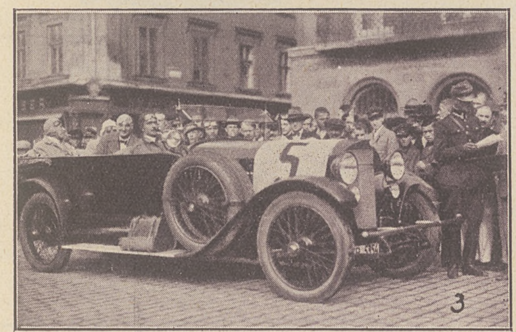
A jednak Benoist wykonał tę pracę *w trzy minuty i 10 sekund!!!*, co z całą przyjemnością prostujemy.



Z Raidu górskiego K. K. A.

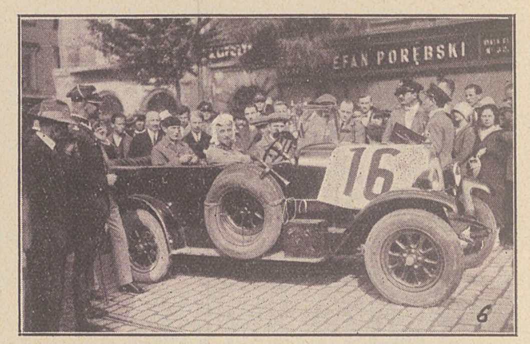




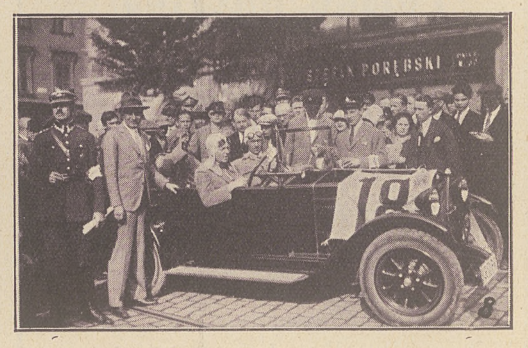




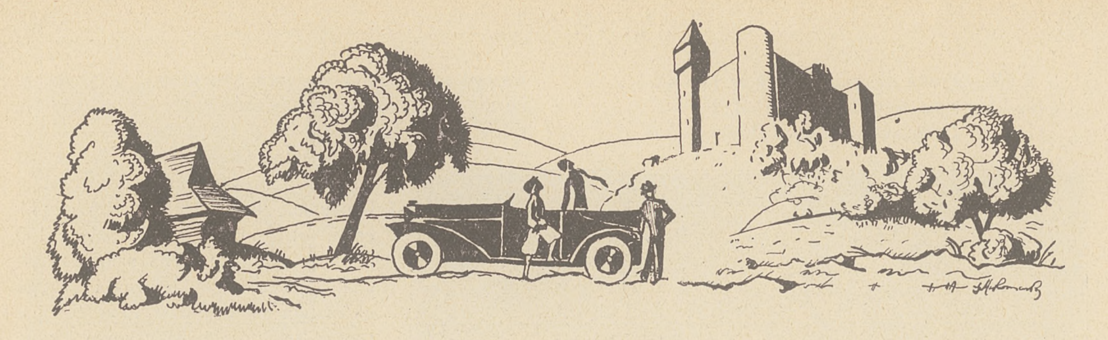








1. Pani Jabłońska na sam. Citroën. 2. Zakrzeński na sam. Chrysler. 3. Benz Francmana, kierowca Jankowski. 4. Załuski na sam. Fiat. 5. Wawreczka na sam. Lancia. 6. Bukowiecki na sam. Fiat. 7. Dygat na małej Tatrze. 8. Beres na sam. Fiat.



MARJAN KRYNICKI

I-szy Raid Górski Krakowskiego Klubu Automobilowego

ODRAZU w pierwszej swej samodzielnej imprezie odniósł Krakowski Klub Automobilowy nadzwyczajny sukces. Siedemnaście wozów na starcie — to cyfra w naszych warunkach bardzo duża, świadcząca o poważnem zainteresowaniu sportem samochodowym, jakie zdołał wzbudzić w swym rejonie młody Klub w ciągu kilkunastu zaledwie miesięcy istnienia. Że organizacja była doskonała, temu nie będzie się dziwić nikt, kto miał sposobność podziwiać olśniewającą sprawność, z jaką Klub krakowski przeprowadził niedawno górskie próby szybkości najprzód Raidu Międzynarodowego na Kocieży, a później Raidu śląskiego Klubu Aut. na Obidowej. W organizację swego własnego konkursu włożył Klub w dwójnasób tyle pracy i zapału, stwarzając imprezę pod każdym względem udaną.

Szczęśliwy Klub krakowski! Nie brak mu ludzi, rwących się do czynu, chętnych w każdej chwili do poświęcenia siebie, swego czasu i swej pracy dla umiłowanego sportu samochodowego. Na Raidzie wszyscy pracowali bez wytchnienia, nie wyłączając Prezesa Klubu hr. Antoniego Potockiego, ani też niezmordowanego sekretarza Komisji Sportowej p. Judkiewicza, którzy na swych samochodach jechali wraz ze wszystkiemi maszynami raidowemi. Kierownicy Raidu, energiczny Komandor dr. Hładij oraz wicekomandorzy hr. Adam Potocki i dr. Macudziński, okazali się mistrzami organizacji zawodów samochodowych, przeprowadzając kalwakadę raidowców na przestrzeni długich 623 kilometrów z taką łatwością, jakby to była maleńka wycieczka. W Nowym Sączu, który był punktem etapowym pierwszego dnia raidu, królował nieoceniony jako gospodarz inż. Ryszard Herget.

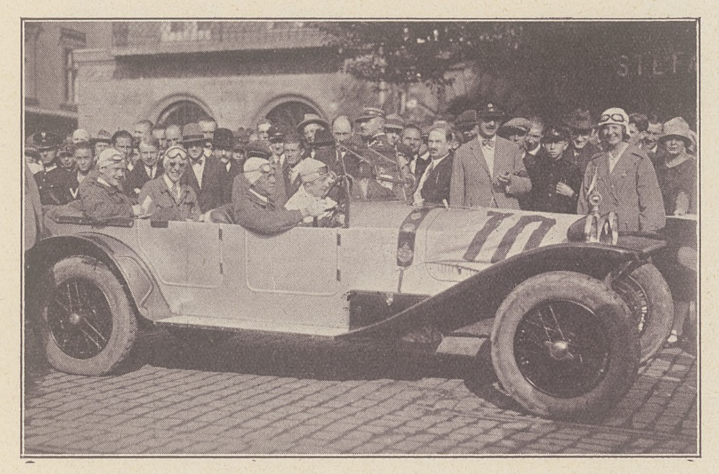
Wozy zgłoszone do konkursu odebrała Komisja techniczna, złożona z pp.: ppłk. dr. Tadeusza Piotrowskiego, Naczelnika Dyrekcji Robót Publicznych inż. Karola Zinkiewicza i dr. Hładija. Startowały następujące samochody:

1. Kwiatkowski na sam. Delage w kat. C.
4. Zakrzeński na sam. Chrysler w kat. C.
5. Francman (kierowca Jankowski) na sam. Benz w kat. C.
6. Załuski na sam. Fiat w kat. C.
7. Pawlikowski na sam. Tatra w kat. D.
8. Rostworowski na sam. Tatra w kat. D.



Start Raidu górskiego z krakowskiego Rynku.

9. Wawreczka na sam. Lancia w kat. D.
10. Ripper na sam. Lancia w kat. D.
11. pani Jabłońska na sam. Citroën w kat. E.



Zwycięsca Raidu górskiego, Ripper na sam. Lancia. Obok wozu z zegarkiem w ręku wicekomandor hr. Adam Potocki.

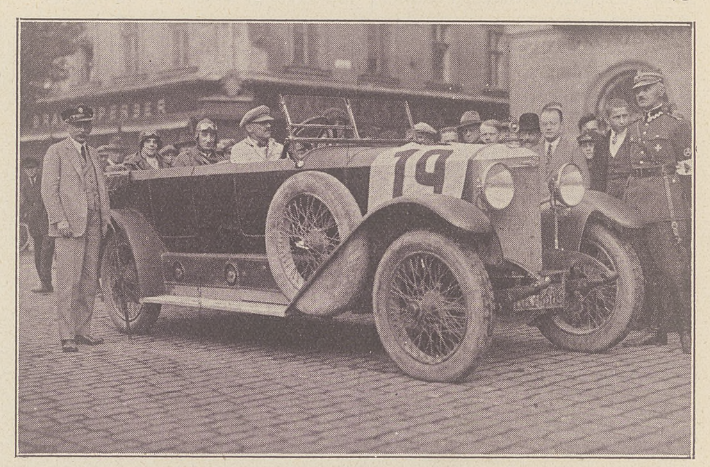
12. Łazarski (kierowca Kostrzewa) na sam. Citroën w kat. E.
14. Frühling na sam. Steyr w kat. E.
15. Oborski na sam. Fiat w kat. F.
16. Bukowiecki na sam. Fiat w kat. F.
17. Dygat na sam. Tatra w kat. G.
18. Beres (kierowca Talaga) na sam. Fiat w kat. G.
19. Walter na sam. Austro Daimler w kat. C.
20. Pani Krieger na sam. Fiat w kat. F.

Zaraz na początku raidu, jeszcze w obrębie Krakowa, wycofał się z konkurencji Delage Nr. 1, prowadzony przez Kwiatkowskiego, wobec czego czynny udział w Raidzie brało szesnaście samochodów.

Szlak pierwszego etapu biegł z Krakowa przez następujące miejscowości: Andrychów — Kęty — Biała — Skoczów — Bielsko — Żywiec — Kocież—Andrychów—Wadowice — Izdebnik — Myślenice — Lubień — Skomielna — Mszana Dolna —Tymbark—Limanowa — Nowy Sącz. Ta nadzwyczaj kręta i zawiła droga wynosiła razem około 350 klm.

Pogoda, która dość niepewnie się zapowiadała przy wyjeździe z Krakowa, zawiodła zupełnie już koło Żywca, gdzie wybuchła pierwsza dość silna burza, i odtąd aż do Nowego Sącza maszyny raidowe jechały w niekończącym się pasmie ulewy, błyskawic i piorunów. Niesprzyjające warunki atmosferyczne nie miały na szczęście żadnego wpływu na wyniki pierwszego etapu, gdyż wszyscy konkurenci, przybywający do celu, osiągnęli przepisane czasy. Wycofały się tylko dwa wozy: Tatra Nr. 7 i Fiat Nr. 15, z powodu defektów w silnikach. Zakrzeński na sam. Chrysler, jeden z faworytów konkursu, złamał resor pod Wadowicami, otrzymując w następstwie 150 punktów karnych. Ten sam los dotknął i doskonałego kierowcę Frühlinga na małym samochodzie Steyr. Sympatyczny sekretarz krakowskiego Klubu, Bukowiecki, skutkiem głupiego defektu w rurze przy chłodnicy był zmuszony pięciokrotnie dolewać wody i otrzymał 50 punktów karnych. Wszyscy trzej pechowcy naprawili jednakże swe defekty i ukończyli etap w przepisanym czasie.

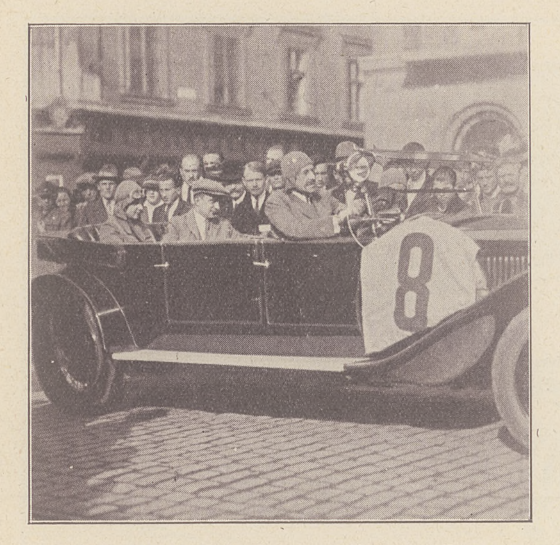
W drugim dniu Raidu przed rozpoczęciem etapu odbyła się na górze Wysokiej pod Nowym Sączem próba szybkości na przestrzeni jednego kilometra ze startem z rozbiegu. Najlepszy czas z pośród wozów raidowych uzyskał tam Zakrzeński na swym szybkim sportowym Chryslerze, podczas gdy poza konkursem wicekomandor hr. Adam Potocki ustanowił na sam. Austro Daimler najlepszy czas dnia, 1 m. 04 s., rozwijając, mimo trzech trudnych zakrętów, które należało pokonać, szybkość średnią około 60 klm./g.



Raid górski K. K. A. Walter na sam. Austro Daimler. Przy wozie stoi Prezes hr. Antoni Potocki.

Największą ilość punktów dodatnich zdobył na tej próbie Ripper na sam. Lancia. Rezultaty były następujące:

1. Ripper (Lancia) 1 m. 08,6 s., punktów dod. 23,5.
2. Zakrzeński (Chrysler) 1 m. 06,2 s., punktów dod. 22.
3. Wawreczka (Lancia) 1 m. 13,6 s., punktów dod. 21.



Raid górski K. K. A. Rostworowski na sam. Tatra.

4. Talaga (Fiat) 1 m. 29 s., punktów dod. 20,5.
5. Bukowiecki (Fiat) 1 m. 27,4 s., punktów dod. 19.
6. Frühling (Steyr) 1 m. 23 s., punktów dod. 18,5.
7. Załuski (Fiat) 1 m. 14,4 s., punktów dod. 18.
8. Kostrzewa (Citroën) 1 m. 25,8 s., punktów dod. 17,5.
9. Dygat (Tatra) 1 m. 36,4 s., punktów dod. 17.
10. Rostworowski (Tatra) 1 m. 23,6 s., punktów dod. 16.
11. Walter (Austro Daimler) 1 m. 17,2 s., punktów dod. 15,5.
12. pani Jabłońska (Citroën) 1 m. 32,6 s., punktów dod. 14.
13. pani Kriegier (Fiat) 1 m. 38,6 s., punktów dod. 13,5.
14. Jankowski (Benz) 1 m. 23 s., punktów dod. 13,5.

Przy stopowaniu samochodów czynni byli pp.: hr. Antoni Potocki, dr. Hładij, dr. Henryk Szatkowski, hr. Adam Potocki, dr. Macudziński, p. Judkiewicz, p. Mars, p. Zychoń i p. Krasucki.

Drugi etap raidu wiódł przez przepiękne, wybitnie górskie okolice, szlakiem na Grybów — Gorlice—Zmigród — Duklę—Krosno — Jasło — Biecz — Ciężkowice—Gromnik— Zakliczyn—Łapanów — Gdów — Myślenice—Biertowice—Izdebnik—Kraków. Był on znacznie krótszy od poprzedzającego, gdyż wynosił tylko 273 klm. Wyjątkowo sprzyjająca pogoda pozwalała wszystkim rozkoszować się pięknem krajobrazu. Wszystkim — za wyjątkiem biednych kierowców, którzy nie mieli czasu na przyglądanie się okolicy a zato klęli ile wlazło fatalny stan dróg, znacznie gorszy niż w pierwszym etapie. Dziwnem zrządzeniem losu nie było wcale defektów z resorami, chociaż okazji do połamania wszystkich resorów naraz nadarzało się mnóstwo.

Etap ten był pechowy dla obu Citroënów. Przemiła pani Jabłońska, która mimo niedyspozycji bohatersko dotrwała do końca pierwszego etapu, przybywając do celu bez punktów karnych, w drugim dniu miała tak poważne uszkodzenie silnika, że była zmuszona do użycia obcego materjału, a straciwszy dużo czasu na reperację dotarła do Krakowa poza przepisowym czasem. Łazarski, po przewróceniu jakiegoś płotu w Myślenicach, otrzymał 10 punktów karnych. Inni uczestnicy ukończyli raid bez żadnych poważniejszych wydarzeń.

Wieczorem w lokalu Klubu odbyło się wręczenie nagród zwycięscom konkursu. Pierwsze miejsce w klasyfikacji zdobył senior automobilistów krakowskich Wilhelm Ripper, który ze swą zwykłą brawurą i olśniewającą techniką przebył na swej Lancji oba etapy bez punktów karnych, inkasując największą ilość punktów dodatnich na górskiej próbie szybkości i wykazując na całej przestrzeni, oraz w dziesięciu punktach kontrolnych średnią szybkość równą maksimum, to jest 60 klm./g. Otrzymał on za regularność jazdy Nagrodę Automobilklubu Polski.

Wawreczka na Lancji uzyskał drugie miejsce w klasyfikacji, zdobywając nagrodę Krakowskiego Klubu Aut., przeznaczoną dla kierowcy, mającego najlepsze rezultaty wedle regulaminu. Podkreślić należy ogromną sprawność kierowcy, który, mimo potworne-

Uczestnicy Raidu górskiego K. K. A. w karykaturze



Ripper. *Hr. Antoni Potocki.* *Wawreczka.* *Hr. Adam Potocki.*



Bukowiecki. *Frühling.* *Zakrzeński.* *Hr. Rostworowski.*

Rys. A. Wasilewski.

go pecha gumowego w drugim dniu raidu, zdołał ukończyć konkurs bez punktów karnych.

Trzecie miejsce w klasyfikacji przypadło Fiatowi 509, prowadzonemu naprzemian przez Beresa i szofera Talagę. Mała ta maszyna sukces swój zawdzięcza w wielkiej mierze doskonałemu wynikowi na próbie szybkości.

Hr. Załuski na sam. Fiat 510, maszynie która miała już za sobą 70.000 kilometrów, zdumiał wszystkich znakomitą szybkością i regularnością z jakiemi przebył oba etapy, uzyskując ponadto bardzo dobry czas na próbie szybkości. Jest to w całej pełni jego zasługa, jako nadzwyczaj utalentowanego kierowcy. Za swój piękny wynik otrzymał Załuski Nagrodę Komisji Sportowej Krak. Kl. Aut.

Piąte miejsce w klasyfikacji zajął Dygat na małej Tatrze, która przez cały czas Raidu sprawiała się świetnie. Kierowcy temu przypadła nagroda dr. Hładija.

Duża Tatra prowadzona przez hr. Rostworowskiego uzyskała szóste miejsce w klasyfikacji i nagrodę dr. Söhnela.

Nakoniec siódme miejsce przypadło Walterowi na Austro Daimlerze. Przyznano mu nagrodę Prezesa krakowskiego Klubu hr. Antoniego Potockiego.

Ponadto starożytny Benz Francmana, prowadzony bardzo dobrze przez Jankowskiego, otrzymał nagrodę hr. Adama Potockiego za największą przeciętną szybkość, a zacięta kierowczyni pani Kriegier otrzymała nagrodę dla pań, ofiarowaną przez śląski Klub Automobilowy.

Reasumując powyższe wyniki przyznać należy, że pierwszy Raid krakowskiego Klubu udał się znakomicie, zgromadził bardzo ciekawą konkurencję, wykazał wysoką klasę kierowców i przyniósł poważne rezultaty sportowe. Na specjalną uwagę zasługuje fakt, że był to pierwszy w Polsce Raid tak licznie obsadzony wyłącznie przez amatorów i pierwszy zarazem konkurs turystyczny, w którym kobiety startowały w równej konkurencji z mężczyznami. Dla wszystkich tych przyczyn Raid ten będzie niewątpliwie pamiętnym w dziejach polskich zawodów automobilowych.

— — — — — — — — — — — —

Niech mi będzie wreszcie wolno spełnić najmilszy obowiązek i podziękować w swojem i redakcji imieniu za nadzwyczaj serdeczne przyjęcie, jakiem mnie zaszczycił Klub krakowski. W szczególności pragnę złożyć najgorętsze podziękowanie panu Prezesowi hr. Antoniemu Potockiemu, dr. Hładijowi, hr. Adamowi Potockiemu, dr. Macudzińskiemu, P. Bukowieckiemu, P. Ripperowi, P. Judkiewiczowi i P. Meyerowi za tyle miłych, niezapomnianych chwil, które wraz z nimi spędziłem i za wszystkie nieocenione informacje, których mi nie szczędzili. Z pierwszego Raidu krakowskiego Klubu Automobilowego wyniosłem tylko same sympatyczne i przemiłe wspomnienia.

SAMOCHÓD
DODGE

prowadzony
na VI RAIDZIE Samochodowym
przez por. W. S.
ANTONIEGO IWANICKIEGO
zdobywając

I Nagrodę M. S. Wojsk.

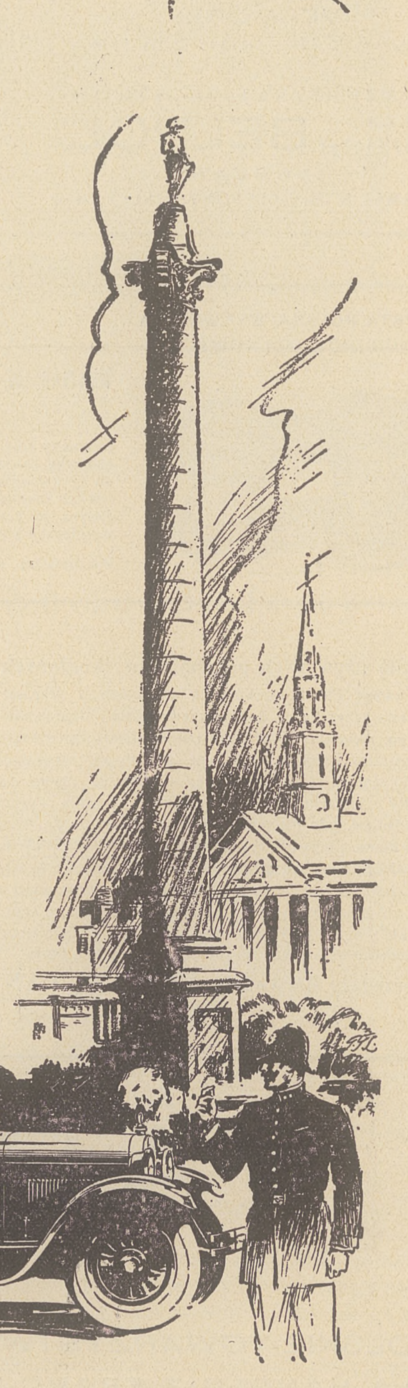
dowiódł, iż jest to maszyna absolutnie pełnowartościowa i bezkonkurencyjna na złych drogach

Varsovie-Automobile
Sp. Akc.

WARSZAWA, KOPERNIKA 4/6
TEL.: 237-22, 236-64

AUTOBEDARF
S. ŻMIGROD

KATOWICE, UL. MŁYŃSKA № 1
TELEFON 3





2-gi Śląski Raid Samochodowy. Kpt. Szydelski na Dodge trzeci w klasyfikacji ogólnej. Nagroda za najlepszą regularność.

DĄBROWA.

II-gi Śląski Raid Samochodowy

DRUGI z kolei śląski raid samochodowy stanowi już postęp pod względem długości szlaku i dni jazdy. Pierwszy raid trwał tylko dwa dni i ledwo z za granic województwa śląskiego się wychylił. Drugi zaś przeszedł przez całą prawie Małopolskę i Śląsk. Trasa raidu była następująca:

26 maja: Katowice — Mikołów — Tychy—Pszczyna — Bielsko — Żywiec — Andrychów — Wadowice — Izdebnik — Kraków — Myślenice — Chabówka — Nowy Targ — Zakopane — Morskie Oko — Zakopane 345 klm.

27 maja: Zakopane — Nowy Targ — Krościenko— Nowy Sącz — Gorlice — Żmigród — Dukla — Sanok — Lisko — Chyrów — Sambor — Lwów 410 klm.

28 maja: Lwów—Jarosław—Rzeszów—Tarnów— Bochnia — Kraków — Oświęcim—Mysłowice—Katowice 437 klm. Razem około 1.200 klm.

Zgłosili się następujący uczestnicy:

Nr. raid. 1. S. Żmigrod na Dodge-Sport kat. C.
„ „ 2. St. Szydelski na Dodge seryjnym kat. C.
Nr. raid. 3. Dr. Vetterli na Bugatti-Sport kat. F.
„ „ 4. G. Zangl na Steyr-Sport kat. C.
„ „ 5. C. Reichman na Erskine seryjnym kat. D.
„ „ 6. J. Bukowski na Opel seryjnym kat. D.
„ „ 7. Inż. Josephy na Grofri-Sport kat. G.
„ „ 8. A. Moreau na Renault kat. D.
„ „ 9. Stiller na Chevrolet kat. D.
„ „ 10. Kirszen na Fiat-Sport kat G.
„ „ 11. Bady na Opel seryjnym kat. G.

Przy odbiorze maszyn zgłosiły się jednak tylko Nr. raid. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10 i 11. Nr. 8 i 9 nie stanęły do konkursu.

Komandorem raidu był marszałek Sejmu Śląskiego i prezes klubu Konstanty Wolny, wicekomandorami pp.: Górecki i Riedel. Jako komandorska maszyna szedł Dodge-kareta, jako wicekomandorskie Minerva i Cadillac. Regulamin raidowy wzorowany na regulaminie A. P. z temi zmianami, że można było deklarować dobrowolnie „non stop" silnika oraz dla samochodów sportowych była podwyżka szybkości dla wszystkich prób. Do podwyżek tych były więc zobowiązane Steyr, Grofri, Bugatti i Fiat. Z maszyn raidowych najciekawsza była litrówka austrjacka GROFRI z silnikiem o 4000 — 5000 obr/min i z kompresorem. Gdyby nie to, że podwozie nie wytrzymało polskich dróg był to kandydat na pierwszą nagrodę, gdyż maszynka ta wyciągnąć mogła na kilometrze z rozbiegiem ponad 120 klm. Grofri odpadł już w drugim etapie z powodu pęknięcia podwozia.

Na śląskie raidy Pan Bóg nie łaskaw, gdyż cały czas mieliśmy deszcz, tylko w drugim etapie chwilami było możliwie.

Po starcie z katowickiego rynku jechaliśmy drogami przy mżącym deszczyku. Porządek wszędzie wzorowy, policja i służba drogowa zupełnie na wysokości swego zadania. Na Obidowej Krakowski Klub Automobilowy zorganizował wzorowo próbę górską.

Najlepsze wyniki uzyskał na próbie górskiej Zangl na Steyrze-Sport, następnym był Bady na małym Opelu.

Cudownej rzeczy dokonał na tej próbie Dr. Vetterli na Bugatti. Oto na zakręcie pękły mu obie tylne gumy i samochód obrócił się na miejscu. Mimo tego Vetterli zdążył jeszcze samochód obrócić i dojechać na pustych oponach w czasie lepszym ponad przepisany do mety. Oczywiście mimo tego Opel miał lepszy czas, gdyż cały ten incydent zajął Bugattiemu jednak dużo czasu.

Po Obidowej zaczęła się okropna pogoda, śnieg i deszcz taki, że ręce zupełnie marzły przy kierownicy. Pod Morskiem Okiem śnieg na drodze. W Morskiem Oku jemy kawałek obiadu czekając na maruderów. Najgorzej wiodło się tu inż. Bukowskiemu, który biedak nie mógł sobie dać rady z ciągłemi defektami gum. Złośliwi twierdzą, że to dlatego, że miał płeć piękną jako kontrolera. Zresztą Bóg raczy wiedzieć — fakt, że przybyli na zupełnie szarym końcu, przywożąc ze sobą 50 karnych punktów za kupowanie benzyny w drodze.



2-gi Śląski Raid Samochodowy. P. E. Kirszen drugi w klasyfikacji ogólnej na Fiat 509.

W Zakopanem zastaliśmy dużo członków Krakowskiego Klubu Automobilowego, którzy bardzo serdecznie nas przyjęli w Morskiem Oku (zakopiańskiem). Były mowy powitalne, odpowiedzi na to, mówki o znaczeniu automobilizmu, o ważności historycznej raidów i t. p. a jednem słowem nader miły wieczór, który pozwolił nam zapomnieć o przebytych trudach pierwszego etapu.

Podczas drugiego etapu droga dobra za wyjątkiem drogi Sambor — Lwów, która jest nie do opisania. Cała szosa wygląda jak jedno pobojowisko zasiane lejami małokalibrowych granatów. Proszę do tego dodać deszcz i błoto, tryskające jak fontanna z każdej takiej dziury oraz tańczący na wszystkie strony samochód, a będzie to dopiero małe wyobrażenie tego odcinka szosy. Pod Lwowem policji ani śladu. Jedziemy, kierując się instynktem. Pod samym Lwowem na rogatce ledwo przecisnąć się można tyle fur, a do tego połowa drogi rozkopana. Jadę pierwszy, na szczęście znam Lwów więc się trochę orjentuję, ale mimo tego jadąc przez ul. Mickiewicza trafiłem znowu na poprzeczne rowy (może to jeszcze z 1918 roku?) potem na Jagielońskiej widzę, że nie przejadę gdyż ulica zamknięta. Zawracamy przez Sykstuską i dopiero z wielkim trudem dojeżdżamy pod pomnik Mickiewicza. Tutaj też nikogo niema tylko szeregowcy zakładają liny na park. Okazuje się, że przyjechaliśmy o godzinę wcześniej aniżeli się nas spodziewano i nawet policji jeszcze nie było na drogach.

Biedny komandor nasz, najdłużej popamięta drogę Sambor—Lwów, gdyż na jakiejś dziurze uderzył głową tak silnie o sufit karety, że zranił się dosyć dotkliwie.

Wieczorem bankiet w hotelu krakowskim staraniem Małopolskiego Klubu Automobilowego. Nastrój nader miły, taki jaki tylko we Lwowie panować może, pozwolił nam zapomnieć o tarapatach i nawet mimo tylu kilometrów oczy się jakoś do snu nie kleiły.

Rano wyjeżdżamy wszyscy na próbę płaską. Składać się ona ma z kilometra bez rozbiegu i kilometra z rozbiegiem w ten sposób, że pierwszy kilometr bez rozbiegu służy jednocześnie jako rozbieg do kilometra z rozbiegiem. W kilometrze bez rozbiegu najlepsze wyniki uzyskuje Steyr-Sport następnie z kolei Bugatti-Sport. W dalszej próbie, to jest z rozbiegiem, najlepsze wyniki ma Bugatti, następnie Steyr. Ponieważ szosa jest w budowie, więc dojazd na kilometry próbne odbywał się boczną drogą. Z drogi tej prowadził na szosę mostek. Erskine przejeżdżając przez ten mostek tak jakoś pechownie go przejeżdżał, że coś mu się stało w napędzie, wobec czego odpadł z raidu. Ten sam wóz już w pierwszym etapie miał pecha i od tego czasu szedł poza konkursem.


2-gi Śląski Raid Samochodowy. Inż. Zangl pierwszy w klasyfikacji ogólnej na „Steyr-Sport".

Po próbie płaskiej jazda wprost w dalszą drogę przez Lwów na rogatkę Janowską. Etap trzeci podzie-

lony był na cztery etapy, podczas których powinno się było mieć jednakową szybkość przeciętną, by mieć szanse na nagrodę za regularność. Nieosiągnięcie przepisanej szybkości w którymś z etapów częściowych powodowało nawet punkty karne. Etap ten obfitował w rozmaite przygody. P. Żmigrod na Dodge skarambolował się z jakąś furą, rozbijając niesłychane ilości jaj oraz sera, a następnie, nie mając tego dosyć, był jeszcze w rowie, zyskując karne punkty za obcą pomoc. Inż. Bukowski zemścił się na jakimś cielaku dosyć dotkliwie, gdyż podobno zwierzę owo walczyło ze śmiercią. Swoją drogą nic to dziwnego, gdyż deszcz znowu padał, a droga gliniasta pomiędzy Krakowem a Zatorem dawała pole do rozmaitych ciekawych ruchów samochodu, mogących w każdej chwili skończyć się w rowie. Szosą płynęła miejscami rzeka gęstej błotnistej śmietany, a błotniki przednie rozbijały na pianę obustronnie z pod kół tryskające błoto.

Dojeżdżamy do Katowic bez dowództwa. Komandor utknął w drodze z powodu braku kiszek (pneumatyków), Cadillac został pod Janowem z zepsutem łożyskiem w tylnem kole, a Minerva leczyła połamany resor we Lwowie. Jest to może pierwszy polski raid samochodowy tak pogromowy dla komandorów i wicekomandorów.

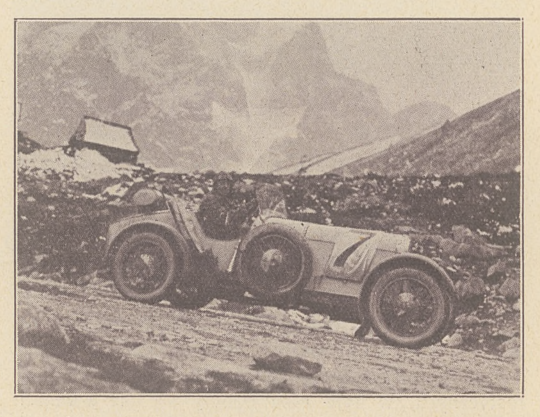
W całej drodze zainteresowanie publiczności duże, jednak wszyscy przeważnie fałszywie są zorjentowani. Wołano na nas często „dwójka bierz go“ myśląc, że



2-gi Śląski Raid Samochodowy. Postój przed kilometre lance we Lwowie.

ścigamy idący przed nami samochód raidowy i uważając raid za wyścigi długodystansowe. Ponieważ tak się przypadkowo złożyło że Dodge № 2 był pierwszy w Zakopanem i we Lwowie to wszyscy sądzili, że Dodge już przez to ma pierwsze wyniki, a nawet niektóre pisma codzienne tak podały. Oczywiście tak nie było i świetny areopag sędziowski następująco sklasyfikował uczestników:

1-szy w ogólnej klasyfikacji inż. Zangl na Steyr-Sport, pozatem samochód ten był pierwszy w próbie górskiej, pierwszy w próbie płaskiej bez rozbiegu, drugi w próbie płaskiej z rozbiegiem, otrzymując nagrodę klubu, nagrodę inż. Josephy'ego, nagrodę komisji sportowej za największą ilość punktów we wszystkich próbach, oraz nagrodę prezesa klubu za największą szybkość i nagrodę klubu za „non stop“ silnika.



2-gi Śląski Raid Samochodowy. Inż. Josephy na „Grofri“ na drodze do Zakopanego.

2-gi w ogólnej klasyfikacji p. Kirszen na samochodzie Fiat.

3-ci w ogólnej klasyfikacji kpt. St. Szydelski na Dodge, pozatem samochód ten otrzymał nagrodę za najlepszą regularność oraz nagrodę firmy Galicja za najlepsze wyniki na Galtolu.

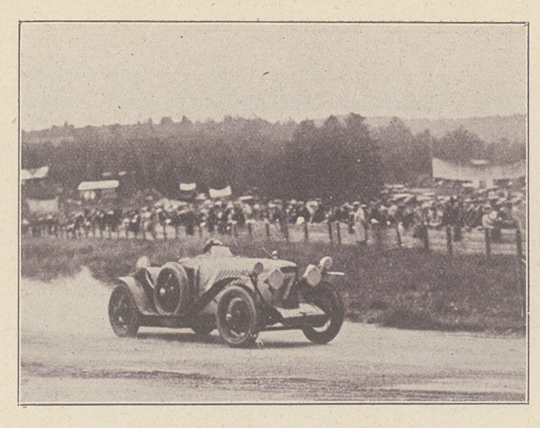
Dr. Vetterli na sam. Bugatti pierwszy w próbie płaskiej z rozbiegiem, drugi w próbie płaskiej bez rozbiegu.

Bady na sam. Opel, drugi w próbie górskiej, otrzymał nagrodę szkoły kierowców „Auto“.

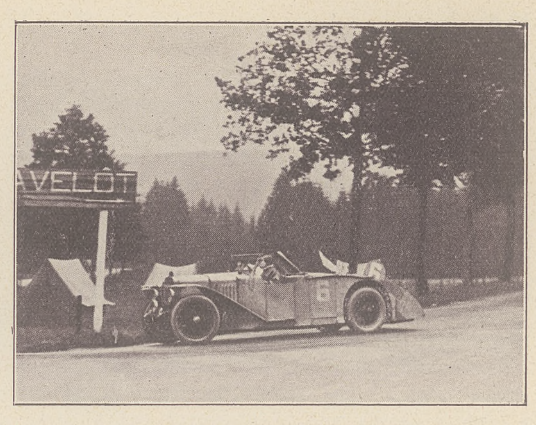
Inż. Bukowski na sam. Opel nagroda specjalna inż. Zangla za największą ilość defektów pneumatyków.

Bez punktów karnych byli tylko p.p. inż. Zangl i Kirszen, otrzymując dyplomy i plakiety srebrne, kpt. Szydelski otrzymał 0,8 punktu karnego, następnie z kolei są Bady i Vetterli z niewielką ilością punktów karnych, potem Żmigrod i Bukowski, u których ilość punktów karnych przekroczyła setkę. Wszyscy ci otrzymali dyplomy i plakiety bronzowe.

Wieczorem odbył się staraniem Klubu bankiet w hotelu Savoy, podczas którego wypowiedziano znów parę mówek oraz zgotowano owację p. kpt. Szydelskiej, która wytrwale towarzyszyła mężowi przez cały czas rajdu, jadąc obok niego jako imitacja mechanika, (prawdziwy siedział z tyłu), nie bacząc na fatalną pogodę i zimno.



Grand Prix Belgji. Burie na Georges Irat.



Grand Prix Belgji. Laly na Aries.

Grand Prix Belgji

ZAWODY o Grand Prix Belgji są rozgrywane od roku 1924 jako konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczterogodzinnej dla samochodów turystycznych. W tym roku odbyły się one w dniach 9 i 10 lipca, potwierdzając znowu ustalone mniemanie, że są wiernem odbiciem konkursu wytrzymałości w Mans. Te same przyczyny, które sprawiły, że ostatni konkurs francuski nie udał się tak jak w latach ubiegłych, zadecydowały również o znacznie mniejszem powodzeniu tegorocznego konkursu belgijskiego. Główna z tych przyczyn, a mianowicie spadek zainteresowania imprezą wśród fabrykantów samochodowych, spowodowała, że zaledwie 15 samochodów stanęło na starcie zawodów, wobec 45 maszyn z roku 1925 i 29 z roku ubiegłego.

Samochody zgłoszone do konkursu podzielone zostały na cztery kategorje według litrażów, a mianowicie:

Kat. pow. 3000 cm.^{3}: Excelsior (Senechal - Caerels), Excelsior (Diels - Ledure), Excelsior (Charlier-Thouna).

Kat. 3000 cm.^{3}: Aries (Laly-Chassagne), Ansaldo (Becquet-Springuel).

Kat. 2000 cm.^{3}: Georges Irat (Burie-Rossi), Georges Irat (Zehender-Reinaertz), Georges Irat (Bouriano-Bartlett), Th. Schneider (Blondel-Backman), Fasto (Brosselin-Thelluson), Fasto (Mesnel-Dhome), Fasto (Gros-Barthelemy).

Kat. 1100 cm.^{3}: Aries (Duray-Delano), Amilcar (Janne-Radar), Amilcar (bracia Rouleau).

Z nielicznego grona współzawodników w czasie trwania konkursu odpadło tylko dwóch, pomimo, że położony w górzystej okolicy tor szosowy w Francorchamps koło Spa, na którym rozegrano zawody, stanowił bardzo uciążliwą próbę dla maszyn i kierowców i pomimo, że ulewny deszcz padał przez dwadzieścia godzin w czasie trwania biegu, czyniąc jazdę podwójnie trudną i niebezpieczną. Konkurs miał przebieg wyjątkowo spokojny bez żadnych specjalnie emocjonujących momentów.

Samochód Excelsior, prowadzony przez znakomitych kierowców Senechala i Caerelsa, natychmiast po starcie objął naczelne miejsce i nie opuścił go aż do końca. Drugi Excelsior, kierowców Diels i Ledure, dzielnie mu sekundował przez całą dobę. Maszyny te zajęły w klasyfikacji ogólnej dwa pierwsze miejsca.



Grand Prix Belgji w Spa. Ekipa „Fasto".

W kategorji trzylitrowej francuski Aries odniósł łatwy sukces nad powolniejszą, lecz bardzo regularną włoską maszyną Ansaldo.

Najciekawszą była konkurencja w kategorji dwóch litrów między trzema firmami francuskiemi. Tu doskonale prowadzone samochody Georges Irat ani na chwilę nie dopuściły do głosu swych przeciwników. Dwie maszyny nowej marki Fasto doszły do celu na dalszych miejscach jednakże w bardzo ładnej formie. Trzeci wóz z tej obsady nie został klasyfikowany pomimo ukończenia konkursu, gdyż pokrył ostatnie okrążenie w czasie większym, niż 20 minut, za co regulamin przewiduje dyskwalifikację.

Ten sam los dotknął i braci Rouleau na Amilcarze, którzy zostali zdyskwalifikowani w ostatniem okrążeniu w chwili, gdy po długotrwałem prowadzeniu mieli już w ręku zwycięstwo w swej kategorji. Pierwsze miejsce zdobył skutkiem tego znacznie powolniejszy Aries kierowców Duray i Delano. Amilcar kierow-

ców Janne i Radar wycofał się w ósmej godzinie konkursu.

Ostateczne wyniki zawodów przedstawiają się następująco:

Kat. pow. 3000 cm.³: 1. Senechal-Caerels (Excelsior) przebył w ciągu doby przestrzeń 2190 klm. 300 m.; 2. Diels-Ledure (Excelsior) 2145 klm. 600 m.

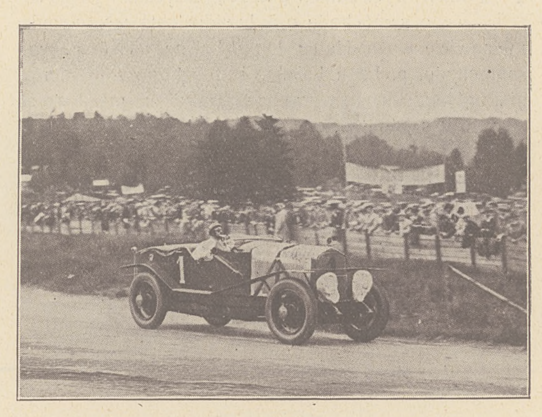
Kat. 3000 cm.³: 1. Laly-Chassagne (Aries) 1996 klm. 600 m.; 2. Becquet-Springuel (Ansaldo) 1817 klm. 800 m.

Kat. 2000 cm.³: 1. Burie-Rossi (Georges Irat) 1966 klm. 800 m.; 2. Zehender-Reinaertz (Georges Irat) 1951 klm. 900 m.; 3. Brosselin-Thelluson (Fasto) 1877 klm. 400 m.; 4. Gros-Barthelemy (Fasto) 1728 klm. 400 m.; 5. Blondel-Backmann (Th. Schneider) 1624 klm. 100 m.; 6. Bouriano-Bartlett (Georges Irat) 1594 klm. 400 m.

Kat. 1100 cm.³: 1. Duray-Delano (Aries) 1609 klm 200 m.

Nagroda Króla belgijskiego za zespół trzech samochodów klasyfikowanych przyznaną została firmie Georges Irat. Nagrodę im. Henryka Matthysa za największy dystans przebyty bez względu na kategorję zdobyli Senechal i Caerels na samochodzie Excelsior.

Mak.



Grand Prix Belgji w Spa. Senechal na Excelsior.

Coupe Florio 1927

NAGRODA przechodnia Coppa Florio, zdobyta definitywnie po wieloletnich rozgrywkach przez francuską fabrykę Peugeot, została ponownie przez nią ufundowaną, z tem jednak zastrzeżeniem, że wyścigi decydujące o przyznaniu nagrody będą się odbywać nie tylko, jak dotychczas, we Włoszech lecz także i we Francji. Z tej przyczyny po odbyciu się w zeszłym roku pierwszej rozgrywki nowej nagrody Coppa Florio na torze Madonie na Sycylji, w roku bieżącym organizację drugiej rozgrywki przejęli w swe ręce Francuzi, a urządzeniem zawodów zajął się Automobilklub Wybrzeży Północnych wespół z redakcją wielkiego dziennika regjonowego „L'Ouest-Eclair".

Wyścigi rozegrane zostały w dniu 17 lipca w Bretanji, na torze szosowym o długości okrążeniach 13,4 klm., położonym koło miasta Saint-Brieuc. Dystans wynosił 402 klm. w 30 okrążeniach toru. Do startu zgłosiło się 22 współzawodników na samochodach wszelkich litraży, ponieważ regulamin zawodów przewidywał konkurencję w kategorjach. Byli to:

Kat. 1100 cm.³: Masse (Salmson), Valette (Salmson), Laval (Salmson), Pani Violette Morris (B. N. C.), Dore (B. N. C.), Pousse (B. N. C.), Lepicard (Donnet), de Bremond (G. M.), Mottet (d'Yrsan), Gregoire (Tracta), Maillet (Tracta). — Kat. 1500 cm.³: Sabipa (Bugatti).— Kat. 2000 cm.³: Imbert (Bugatti), Eyston (Bugatti), Lehoux (Bugatti), Etancelin (Bugatti), Andrieux (Christiane-Huit).—Kat. 3000 cm.³: Laly (Aries), Brunet (Talbot). — Kat. pow. 3000 cm.³: Wagner (Peugeot), Rigal (Peugeot), Bloch (Lorraine Dietrich — limuzina).

Nagroda Florio przeznaczona była dla tego konkurenta, który wykaże największą regularność jazdy. Z tego powodu współzawodnicy podzielili się w czasie biegu na dwie wyraźne grupy: jedni jechali na szybkość drudzy zaś na regularność. Najszybszemi były na torze maszyny Bugatti, a najregularniej jechał Aries Lalyego.

Począwszy od pierwszego okrążenia prowadzi wyścig Lehoux na Bugatti z szybkością ok. 110 klm./g. Za nią idą: Sabipa na Bugatti, Wagner i Rigal na Peugeotach, Laly na Aries, Masse na Salmson, Eyston na Bugatti etc. W szóstem okrążeniu Laval na Salmsonie wywrócił się podczas wymijania jednego z konkurentów i ciężko się poranił.

Tuż przed końcem wyścigu Lehoux nieoczekiwanie musiał się zatrzymać dla reperacji maszyny, tracąc skutkiem tego pierwsze miejsce w klasyfikacji, które zajął po nim Sabipa. Do celu doszło 17 wozów:

Kat. 1100 cm.³: 1) Masse (Salmson) 4:21:05, szybkość średnia na godzinę 92 klm. 600 m.; 2) Gregoire (Tracta) 4:29:47; 3) Pani Violette Morris (B. N. C.) 4:39; 4) Pousse (B. N. C.) 4:48:13; 5) Mottet (d'Yrsan); 6) Maillet (Tracta); 7) Valette (Salmson). — Kat. 1500 cm.³: 1) Sabipa (Bugatti) 3:56:51,6, szyb. średnia na godzinę 102 klm. 035 m. — Kat. 2000 cm.³: 1) ex aequo Etancelin (Bugatti) i Eyston (Bugatti) 4:18:28, szybkość średnia na godzinę 93 klm. 500 m.; 3) Imbert (Bugatti) 4:18:32; 4) Lehoux (Bugatti) 4:18:48. — Kat. 3000 cm.³: 1) Laly (Aries) 4:11:29, szyb. średnia na godz. 96 klm. 144 m.; 2) Brunet (Talbot) 4:27:31. — Kat. pow. 3000 cm.³: 1) ex aequo Wagner (Peugeot) i Rigal (Peugeot) 4:02:59, szybkość średnia na godzinę 99 klm. 514 m.; 3) Bloch (Lorraine Dietrich) 4:37:46.

Nagrodę Florio na rok 1927 zdobył Laly na samochodzie Aries, którego czasy w poszczególnych okrążeniach różniły się zaledwie o sekundy lub ułamki sekund. Drugie miejsce w klasyfikacji tej nagrody zajął Wagner na Peugeot, trzecie i czwarte Etancelin i Sabipa na Bugatti, piąte Masse na Salmson.

Mak.

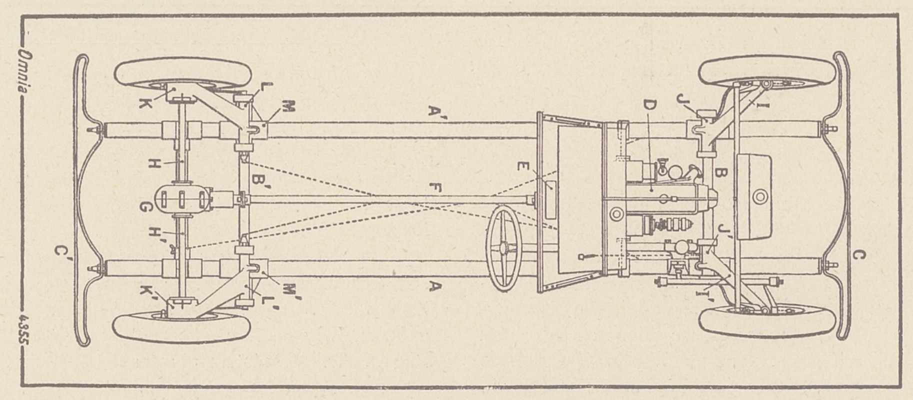
Niezwykłe podwozie o indywidualnem resorowaniu

SAMOCHÓD HARRIS-LEON LAISNE

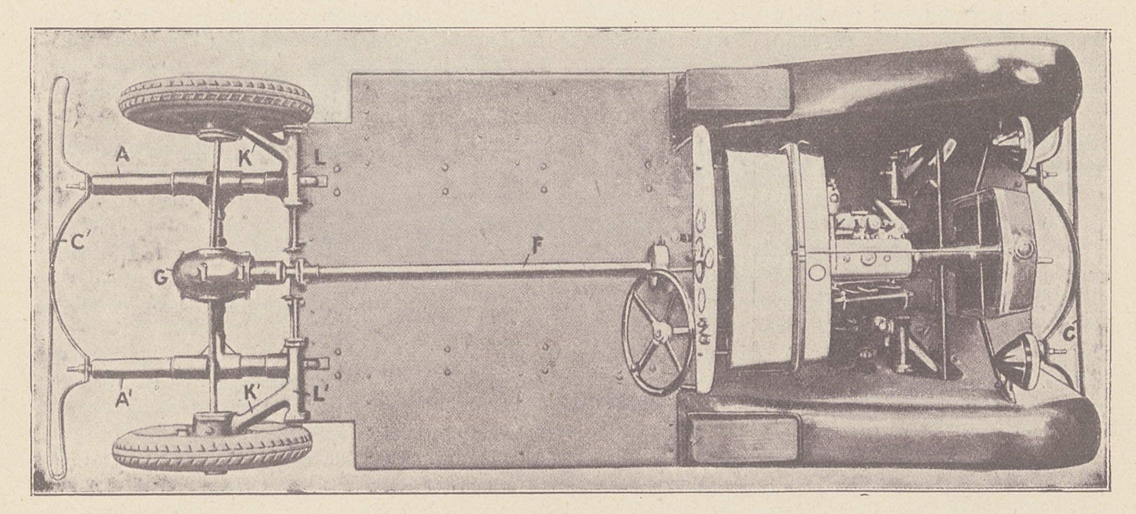
MIESIĘCZNIK „Omnia“ podaje w jednym z ostatnich swych numerów nadzwyczaj ciekawy opis nowego samochodu o indywidualnem resorowaniu, mianowicie wozu Harris-Leon Laisne. Twórca tego samochodu, p. Leon Laisne, jest jednym z pionierów idei indywidualnego resorowania, gdyż już przed wojną zbudował samochód, oparty na tejże zasadzie, t. j. zresorowany zapomocą sprężyn spiralnych. System ten nie znalazł wówczas szerszego zastosowania pomimo pomyślnych rezultatów prób i został zupełnie zapomnianym. Dopiero obecnie, gdy idea indywidualnego resorowania samochodów stała się popularną, dzięki coraz większym wymaganiom wygody, p. Laisne wskrzesił swój pierwotny pomysł, ulepszając go znacznie, stosownie do środków, jakie dał mu do rozporządzenia postęp w dziedzinie budowy samochodów, dokonany od tamtej pory.

Ponieważ system indywidualnego resorowania samochodów uważamy narazie za jedyne rozwiązanie problemu podwieszenia dla samochodów w fatalnych warunkach drogowych polskich, przeto, poświęciwszy już wiele miejsca w „Aucie“ opisom najrozmaitszych koncepcji tego ciekawego pomysłu, — pozwalamy sobie podać jeszcze za „Omnią“ opis samochodu Harris-Leon Laisne.

System napędny samochodu Laisne, t. j. zespół silnikowo-transmisyjny, nie odznacza się niczem szczególnem. Silnik bądź 4-o, bądź 6-cylindrowy, o pojemności 1200 cm.³ lub też 1500 cm.³, jest typu dziś już klasycznego, z zaworami górnymi, wałkiem rozrząd-

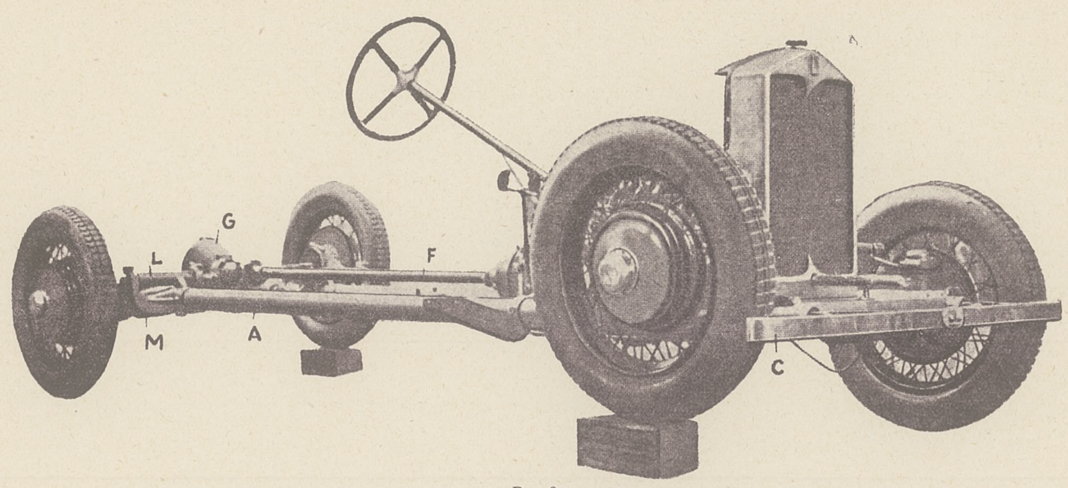


Rys. 1.

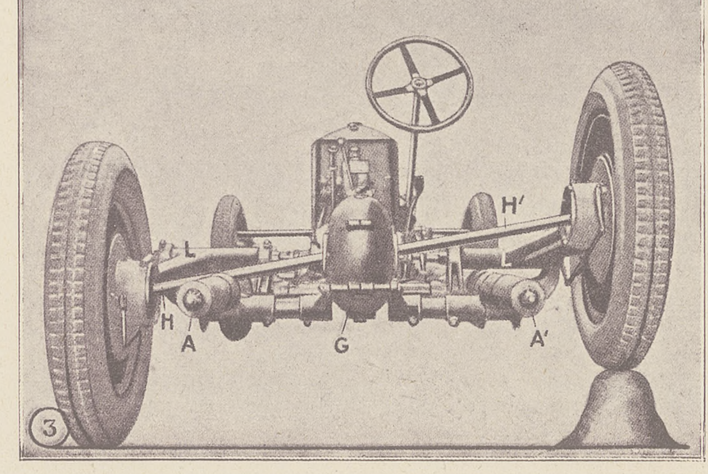


Rys. 2.

Podwozie Harris-Leon Laisne o indywidualnem resorowaniu widziane z góry. *AA* podłużnice rurowe podwozia. — *BB* rozpory (trawersy) rurowe. — *CC* zderzaki przednie i tylne zmontowane na końcach podłużnic. — *D* silnik. — *E* hamulec na transmisję. — *F* wał kardanowy. — *G* karter dyferencjału umocowany przy ramie. — *HH* kardaniki poprzeczne. — *II* ramiona przegubowe przytrzymujące koła przednie. — *JJ* pochwy obracające się na nasadkach umocowanych na podłużnicach podwozia. — *KK* ramiona przegubowe podtrzymujące koła tylne. — *LL* pochwy obracające się na nasadkach umocowanych na podłużnicach. — *MM* kołnierze (mufy) zaciśnięte na rurach podłużnic, tworzące całość z nasadkami w formie litery *u*, na których obracają pochwy ramion przegubowych.



Rys. 3.



Rys. 4.

Podwozie Harris-Leon Laisne z kołami na przeszkodach wysokości 20 cmt., które są najwyższemi jakie w praktyce podwozie może przekraczać bez wstrząśnień.

czym nad odejmowaną głowicą, chłodzony przy pomocy termosyfonu, zaopatrzony w karburator Solex i magneto R. B. Sprzęgło i skrzynka przekładniowa tworzą z silnikiem jeden blok. Sprzęgło jest systemu odwróconego stożka, wyłożonego „ferodo", zanurzone w oliwie, skrzynka zaś przekładniowa — czterobiegowa, z dwoma trybami wędrującymi. Poza blokiem umieszczono hamulec na transmisję. Kardan dwuprzegubowy zakończony jest trybem stożkowym o spiralnem uzębieniu gleasona. Karter dyferencjału umieszczono bezpośrednio na ramie, napęd zaś tylnych kół uskutecznia się przy pomocy dwóch poprzecznych kardaników. Hamulce na cztery koła naciągane są zapomocą linek w miękkich pochwach z przodu i z pośrednimi drążkami wyrównawczymi — z tyłu. Ster jest typu zwykłego.

Jak widzimy, podwozie Harris-Leon Laisne nie odznacza się dotąd niczem szczególnem. Ogólnie przyjęte i wypróbowane rozwiązania w części napędowej mają zapewnić tej maszynie niezawodne działanie. Gdzie znajdujemy wysoce oryginalne rozwiązania — to w ramie i w podwieszeniu tego samochdu. P. Laisne, jak wielu zresztą innych konstruktorów, którzy opracowywali system indywidualnego resorowania, wychodzi ze słusznego założenia, że nie wystarcza zmieniać jedynie samo uresorowanie samochodu, ale należy podwieszenie traktować łącznie ze szkieletem — z ramą samochodu, jako organem pośrednim, przenoszącym na nadwozie wszystkie wstrząśnienia, przekazywane przez uresorowanie.

Tak więc ramę w podwoziu Harris-Leon Laisne zestawiono z podłużnic, utworzonych z rur, o średnicy 80 m/m. Związane są one przy pomocy 3 rozpór z rur o średnicy 50 m/m. Dwie rozpory łączą nasadki, umieszczone na podłużnicach i podtrzymujące ramiona stawowe podwieszenia. Trzecia rozpora służy za organ, podtrzymujący karter dyferencjału. W ten sposób rama jest zupełnie sztywną i niezwykle mocną. W występach w formie „U" nasadek, umieszczonych na podłużnicach, obracają się na łożyskach Timken, o dużej średnicy pochwy, złączone z ramionami stawowemi, pustemi wewnątrz, podtrzymującemi z drugiego końca piasty, do których przytwierdzono czopy osiowe (kół). Z przodu ramiona przegubowe zakończone są zgrubieniami, w których obracają się na łożyskach Timken sworznie karterków zwrotnicowych, do których przy-

mocowane są tarcze czopów. Sama piasta zaopatrzona jest również w łożysko Timken. Z tyłu ramiona stawowe zakończone są również w fałszywe piasty, w które wstawione są łożyska piast właściwych, rowkowanych, w których oscylują główki kardaników młoteczkowych. Tłoczki, odpychane przez sprężyny, napierają na główki kardanów w celu usunięcia stuku, wywołanego przez drgania wałków kardanowych.

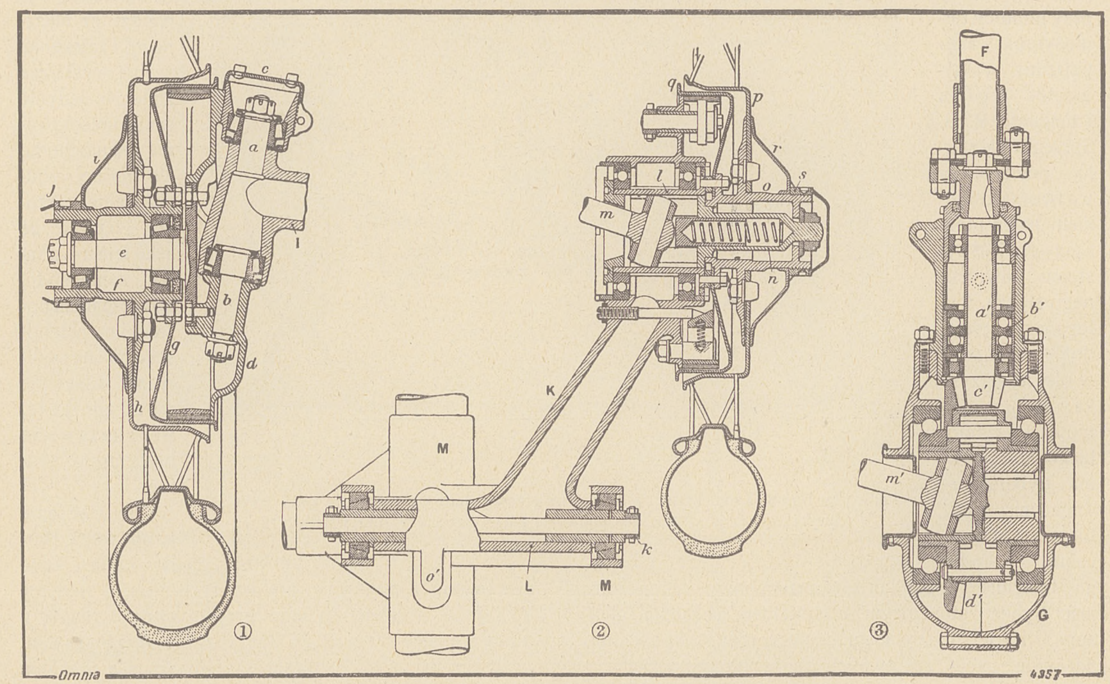
Tak na przodzie, jak i w tyle bębny hamulcowe przymocowane są zapomocą śrub do piast kół. Tak wygląda sposób zamocowania indywidualnego kół do ramy.

Elastyczność podwieszenia natomiast otrzymuje się przy pomocy sprężyn spiralnych (podobnie jak w samochodzie Lancia), umieszczonych jednakże (i tu leży niezwykła oryginalność tego pomysłu) wewnątrz rur podłużnic. Każde ramię stawowe zaopatrzone jest poniżej pochw, o których była wyżej mowa, w palec, który napiera zapomocą kulistej główki na czarkę nasadki, opartej z jednej strony na zespole dwóch sprężyn koncentrycznych, sprężyn elastycznych — i odpychanej z drugiej strony przez pojedyńczą sprężynę — sprężynę kompesacyjną, t. j. amortyzującą. Te poszczególne sprężyny przytrzymywane są zapomocą podkładek i przegródek w rurach. Dają się one nadzwyczaj łatwo regulować i zabezpieczone są od błota i wody.

Całe to rozwiązanie odznacza się niezwykłą prostotą i logicznością. Zauważyć zwłaszcza należy, iż

Rys. 5.

Szczegół podwieszenia przedniego. *A* podłużnica rurowa ramy. — *I* ramię przegubowe podtrzymujące jedno z kół przednich. — *J* nasadka pochwy ramienia przegubowego. — *M''* kołnierz nasadzony na rurę *A* tworzącą całość z nasadką. — *J—N* trzymak zwrotnicy przedniego koła. — *O* palec stanowiący przedłużenie ramienia trzymaka koła. — *I—P* pochwa, napierająca na sprężyny—nośne i kompesacyjną. Dźwignia *O* napiera na pochwę *P* zapomocą kamienia gniazdowego. — *Q* i *R* sprężyny nośne (zawieszone). — *S* sprężyna amortyzująca (kompensacyjna).— *T* przegroda oporowa. — *U* śruba regulująca. — *V* przykrywa oporowa podwieszenia. — *X* naśrubek do regulowania podwieszenia. — *Y* zderzak. — *Z* naśrubek dociskowy.



Rys. 6.

Szczegóły montażu czopów zwrotnic przednich, trzymaka tylnego koła i zespołu trybów dyferencjału. 1. Szczegół montażu czopa przedniej zwrotnicy. — *I* dźwignia stawowa podtrzymująca koło. — *a* i *b* osie zwrotnicy obsadzone na łożyskach Timken. — *c* i *d* pochwy. — *e* czop osiowy obsadzony w łożyskach Timken. — *f* piasta. — *g* bęben hamulcowy. — *h* bęben koła. — *i* tarcza przykrywająca śruby koła. — *J* śruba przytrzymująca tarczę *i*. — 2. Szczegół montażu ramienia kolanowego podtrzymującego tylne koło. — *K* ramię—trzymak koła. — *L* pochwa ramienia *k*. — *M* trzymak pochwy ze stożkowemi siodełkami. — *o'* ramię podwieszenia. — *k* drążek pośredni hamulców. — *l* piasta pociągowa koła. — *m* główka wałka napędowego poprzecznego wraz z jego młoteczkową główką. — *n* pochwa zawierająca sprężynę i tłoczek dla usunięcia wahań poprzecznych wałka napędowego. — *o* piasta koła. — *p* bęben koła. — *q* bęben hamulca. — *r* tarcza przykrywająca śruby koła. — *s* śruba przytrzymująca tarczę *r*. — 3. Szczegół karteru z trybami napędowemi i z dyferencjałem. — *F* wał napędowy. — *G* karter dyferencjału. *a'* wał pośredni. — *b'* podwójne łożysko oporowe. — *c'* tryb atakujący (napędowy). — *d'* tryb talerzowy z uzębieniem Gleasona. — *m'* koniec jednego poprzecznego wałka napędowego z jego młoteczkowemi główkami.

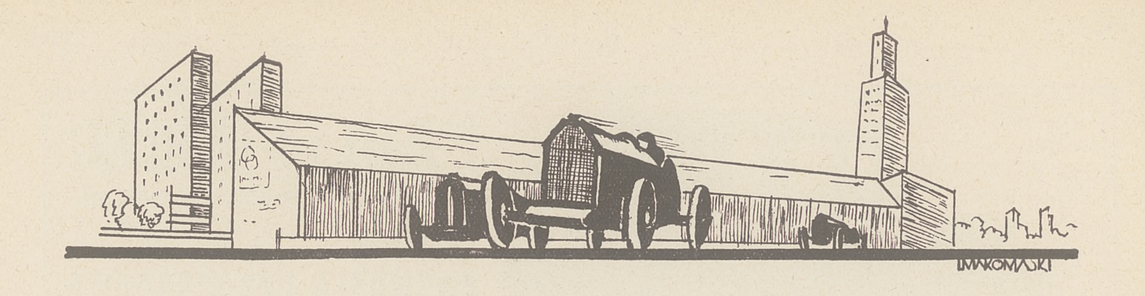
rozwiązanie to usuwa liczne przeguby i że części, podlegające dużej pracy, jak naprz. pochwy ramion stawowych, zaopatrzone są w duże powierzchnie oporowe, łatwe do smarowania. Blaszana podłoga przykrywa cały środek podwozia i wystaje na boki, tworząc w ten sposób stopnie, z którymi połączone są skrzydła. W tychże stopniach umieszczono przy połączeniu z błotnikami skrzynkę na narzędzia i na akumulator, bardzo dzięki temu przystępny.

Jak więc widzimy, podwozie Harris-Leon Laisne posiada całkowitą niezależność każdego z kół, zachowuje się więc ono na nierównościach w ten sam sposób, co opisywane już na tem miejscu samochody Sizaire Freres, Cottin Desgouttes lub inne. Mając pewne podobieństwo do Lancia Lambda — jako resorowane zapomocą sprężyn spiralnych — podwozie to jednak przewyższa Lancię pod względem logiczności całego układu. Rzuca się przedewszystkiem w oczy wielka jego zaleta przekształcania, zapomocą ramienia przegubowego, uderzeń i wstrząśnień pionowych na naprężenia poziome, działające wzdłuż podłużnic ramy. Dzięki temu, rama i nadwozie zabezpieczone są od naprężeń gnących. Przytem, odpowiednie ustosunkowanie długości ramienia, podtrzymującego koło, do kolana, opierającego się o sprężyny, pozwala na bardzo znaczne zredukowanie skoku sprężyny, przy dużej elastyczności i bardzo szybkim powrocie do spoczynku (amortyzowaniu) wahań. Dzięki temu, wydaje się, iż sprężyny mogą pracować bardzo długo bez większego naprężenia.

Jako drugorzędną zaletę powyższego podwozia wymienić jeszcze należy niezwykłą dogodność umieszczenia, tak modnych obecnie, zderzaków przednich i tylnych. W tym wypadku, przez umieszczenie ich bezpośrednio w przedłużeniu ramy na końcach podłużnic rurowych, zderzaki tworzą całość z podwoziem i wypełniają w całości swą rolę rzeczywistych buforów, działających w płaszczyźnie ramy. Widoczną jest tu odrazu wyższość takiego montażu nad zwykle stosowanem umieszczeniem zderzaków ponad ramą, co w razie zderzenia częściowo tylko chroni samochód, najczęściej zaś sprowadza ścięcie śrub lub łączników, któremi przytwierdzone są one do ramy, i w konsekwencji nieznacznie tylko osłabia uderzenie.

W podwoziu Harris - Leon Laisne w nadzwyczaj pomysłowy, a jednocześnie dziwnie prosty sposób rozwiązano tak ważny problem indywidualnego resorowania samochodu.

Mn.

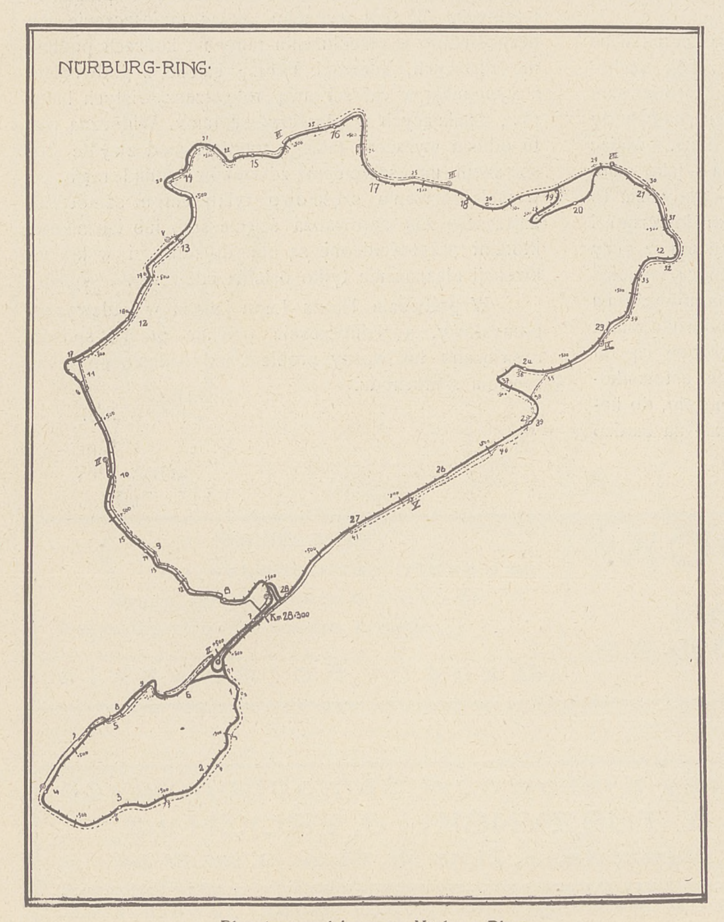


Otwarcie nowego toru wyścigowego

W DNIU 18 czerwca nastąpiło otwarcie największego i najpiękniejszego na świecie toru wyścigowego dla samochodów. Został on wybudowany w Niemczech, koło Adenau w Nadrenji, wśród malowniczej górskiej okolicy, wokół ruin starego zamczyska Nürburg, od którego wziął swą nazwę — Nürburg Ring.

Dotychczas Niemcy nie posiadali toru, któryby odpowiadał potrzebom tak silnie u nich rozwiniętego przemysłu i sportu samochodowego. To też już oddawna powołane czynniki planowały budowę toru wyścigowego na wielką skalę. Do urzeczywistnienia tych planów przystąpiono ostatecznie w roku 1925 i, jak to zwykle u Niemców bywa, nie szczędzono starań i kosztów, byleby tylko stworzyć dzieło, zdolne zaćmić swym ogromem wszystko, cokolwiek dotychczas zostało zdziałane na świecie w tej dziedzinie.

Nürburg Ring zaprojektowany został nie jako autodrom o regularnych kształtach, lecz jako tor szosowy o formie zupełnie dowolnej. Wychodząc z założenia, że tor tego rodzaju powinien przedstawiać wszystkie trudności, jakie nastręczać może zwykła szosa, twórcy Nürburg Ringu zadecydowali, iż trudności te należy stworzyć sztucznie, bo żadna istniejąca szosa wszystkich ich razem nie posiada. Z tej przyczyny przy konstrukcji Nürburg Ringu nie zużytkowano ani kawałka gotowej już szosy, lecz cały tor wybudowano całkowicie od początku.



Plan toru wyścigowego Nürburg Ring.

Teren pod nowy tor wybrany został w górach Eifel, gdyż tylko tam znaleźć było można odpowiednią różnorodność powierzchni. Malownicze okolice zamku Nürburg, pozbawione całkowicie większych osiedli, specjalnie się nadawały do tego celu. Tor Nürburg przebiega przez zupełne pustkowie i nie krzyżuje się z żadną poważniejszą arterją komunikacyjną, dzięki czemu może służyć w każdej chwili do użytku automobilistów, zapewniając im przytem całkowite bezpieczeństwo.

Roboty przy budowie toru rozpoczęte zostały jeszcze w roku 1925 pod kierownictwem architekta Eichlera i prowadzone były nieprzerwanie, bez względu na porę roku. Bo też pracy było dosyć! Samo wytknięcie blisko trzydziestokilometrowej trasy w dzikim górskim terenie zajęło długie tygodnie. A później trzeba było przerzucić 160.000 metrów sześciennych ziemi, rozbić 180.000 metrów sześc. skał bazaltowych i nakoniec wyasfaltować trzydzieści kilometrów

szerokiej szosy oraz zbudować trybuny i wszelkie niezbędne instalacje. Starczyło roboty na dwa lata dla 2.500 robotników. Pracowano ogółem 11.200.000 godzin roboczych.

Nürburg Ring przedstawia się po ukończeniu jako szosa o zamkniętym obwodzie, przypominająca swym kształtem olbrzymią, nieregularną ósemkę. Całkowita długość toru wynosi dokładnie 28,3 klm., na której to przestrzeni znajdują się 172 zakręty, 84 prawozwrotne i 88 lewozwrotnych. Prócz tego, połączenia pomiędzy poszczególnemi odcinkami toru pozwalają jeszcze wyróżnić trzy inne zamknięte obwody, mogące służyć jako odrębne tory wyścigowe. Jeden z nich ma długość 22,9 klm., drugi 7,8 klm., a trzeci najmniejszy tylko 2,3 klm.

Szerokość szosy wynosi przeciętnie 9 metrów i tylko na starcie przed trybunami dochodzi do 20 metrów. Spadki trasy wyścigowej wahają się w granicach od 1 do 6 procent, wzniesienia od 6 do 10 procent. Jedno tylko wzniesienie, ciągnące się na przestrzeni 450 metrów, posiada pochyłość aż 27-procentową. Ogromne trybuny, wybudowane przy starcie, zawierają miejsca siedzące dla 10.000 osób.

Podczas samochodowych i motocyklowych wyścigów otwarcia, rozegranych w dniach 18 i 19 czerwca okazało się, że Nürburg Ring jest torem bardzo trudnym, stawiającym ciężkie zadania kierowcom i maszynom. Najlepsza szybkość średnia, rozwinięta w tych wyścigach, wyniosła bowiem tylko 96,5 klm./g.

Wyścigi otwarcia nowego toru stały się wielkiem świętem niemieckiego sportu motorowego, to też cieszyły się ogromnem zainteresowaniem i zgromadziły znaczne ilości współzawodników i widzów. Pierwszy dzień zawodów poświęcony był biegom motocyklistów, których startowało 87, drugi zaś dzień przeznaczono na wyścig samochodów, do którego stanęło 42 konkurentów.

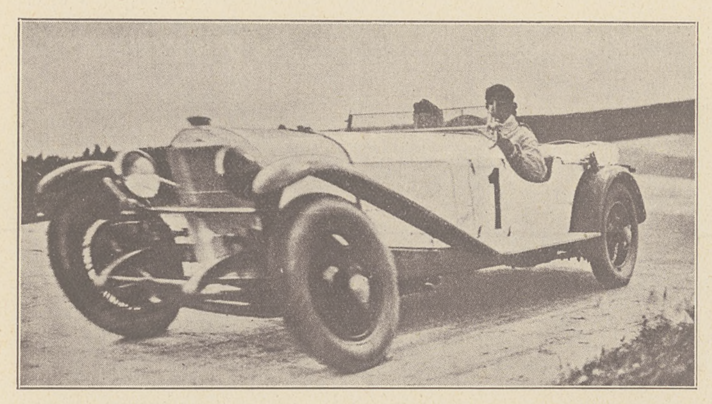


Wyścigi otwarcia toru Nürburg Ring. Start samochodów.

W klasie motocykli zwyciężył doskonały jeździec Bauhofer na B. M. W. 500 cm.³, przebywając dystans 170 klm. w 1 godzinę 53 m. 31,8 s. W grupie motocykli z wózkami najlepszy czas na tymże dystansie, 2 g. 16 m. 32 s., osiągnął Kürten na Andrees 600 cm.³. W klasie samochodów sportowych pierwszy przybył do celu Caracciola na siedmiolitrowym sam. Mercedes-Benz, osiągając na przestrzeni 340 klm. czas 3 g. 33 m. 21 s. z rekordową szybkością średnią 96,5 klm./g. Nakoniec w klasie maszyn wyścigowych zwycięstwo odniósł Werner na trzylitrowym samochodzie Mercedes-Benz, wykazując na dystansie 398 klm. czas 4 g. 17 m. 07,1 s.

Grand Prix Europy dla motocykli.

Do wyścigów motocyklowych o Grand Prix Europy, które rozegrane zostały na torze Nürburg Ring w dniach 2 i 3 lipca, zgłosiło się 152 współzawodników w czem 116 z Niemiec, 15 z Anglji, 8 z Belgji, 7 z Austrji, 2 z Węgier i po jednym z Holandji, Francji i Włoch. Do startu stanęło 129 konkurentów.



Wyścigi otwarcia toru Nürburg Ring. Zwycięsca Caracciola na sam. Mercedes-Benz.

Wyścigi wykazały znowu niebywałą klasę jeźdźców angielskich, którzy zwyciężyli bezapelacyjnie we wszystkich biegach w których startowali. W innych kategorjach święcili sukcesy motocykliści niemieccy. Wyniki:

Kat. 175 cm.³ (dystans 396 klm.). 1. Henkelmann (D. K. W.) 5:33:24,4, szybkość średnia na godzinę 70,2 klm.; 2. Geiss (D. K. W.) 5:34:51,1.

Kat. 250 cm.³ (dystans 424,5 klm.). 1. Ashby (O. K. Supreme) 5:35:10,8, szybkość średnia na godzinę 76 klm.; 2. Winkler (D. K. W.) 5:42:32,8; 3. Hoebel (Puch) 5:45:04,4.

Kat. 350 cm.³ (dystans 453 klm.); 1. Simpson (A. J. S.) 5:08:11,4, szybkość średnia na godzinę 87,7 klm.; 2. Longmann (A. J. S.) 5:38:13; 3. Sieder (Velocette).

Kat. 500 cm.³ (dystans 481 klm.); 1. Walker (Sunbeam) 5:32:46,2, szybkość średnia na godzinę 91,5 klm.; 2. Woods (Norton) 5:33:43,8; 3. Ashby (Rudge Whitworth) 5:36:29,4.

Kat. 750 cm.³ (dystans 481 klm.). 1. Stelzer (B. M. W.) 5:54:46,2, szybkość średnia na godzinę 86 klm.; 2. Koeppen (B. M. W.).

Kat. 1000 cm.³ (dystans 481 klm.). 1. Giggenbach (Bayerland) 5:58:36,4, szybkość średnia na godzinę 85,2 klm.; 2. Huth (Harley Davidson) 6:14:37,6.

Grand Prix Niemiec.

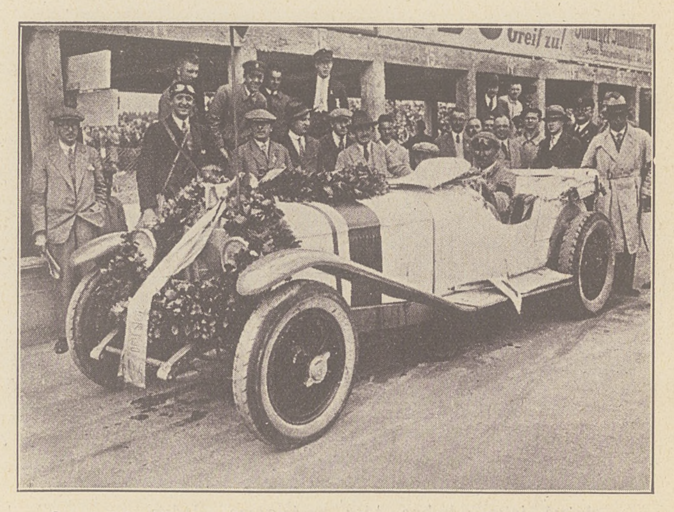
Trzecie wielkie wyścigi, które odbyły się na torze Nürburg Ring w dniu 17 lipca, rozegrane zostały o Grand Prix Niemiec i dostępne były dla samochodów sportowych wszelkich kategorji. Zgromadziły one na starcie tylko dziewiętnaście samochodów, które podzielono na trzy następujące grupy:

Kat. do 1500 cm.³: Emmerich (Talbot), Stumpf (Hag), Cleer (Bugatti), Doerper (Opel), de Joncy (B. N. C.).

Kat. do 3000 cm.³: Kappler (Bugatti), pani Junek (Bugatti), Kalnein (Bugatti), Baader (Bugatti), Simons (O. M.), Clause (Bignan).

Kat. pow. 3000 cm.³: Guilleaume (Steyr), Kimpel (Mercedes-Benz), Schaumburg (Mercedes-Benz), Rosenberger (Mercedes-Benz), Caracciola (Mercedes-Benz), Merz (Mercedes-Benz), Werner (Mercedes-Benz), Walb (Mercedes-Benz).

Konkurencja nie była zatem ani zbyt liczna ani też zbyt interesująca. Wpłynęło na to w pierwszym rzędzie połączenie w jedną kategorję wszystkich maszyn o pojemności powyżej trzech litrów. Cały szereg kierowców, jak między innymi sławny mistrz francuski Boillot, zrezygnowało z udziału w zawodach, nie mając żadnych szans w konkurencji z olbrzymiemi Mercedesami, które dzięki swej siedmiolitrowej pojemności były panami sytuacji na trudnym torze Nürburg Ring.



Grand Prix Niemiec. Merz na sam. Mercedes-Benz po zwycięstwie.

Cały wyścig minął pod znakiem bezapelacyjnej przewagi tych potwornych maszyn. Faworyci obsady, Caracciola i Rosenberger, wycofali się skutkiem różnych

defektów, to też bieg rozegrali między sobą Werner, Walb i Merz. Werner pobił rekord toru, pokrywając szóste okrążenie (28,3 klm.) z szybkością średnią 107 klm./g. Merz doszedł pierwszy do celu, wykazując na przestrzeni 18 okrążeń szybkość średnią 102 klm./g., niewątpliwie dużą, jednak nie stojącą w żadnej proporcji z szybkościami osiągniętemi przez wozy dwu i półtora litrowe. Z siedmiu samochodów Mercedes-Benz do celu doszło tylko trzy, co również nie może być nazwane olśniewającym sukcesem.

W kategorji do trzech litrów pojemności Kappler na samochodzie Bugatti wywrócił się na jednym z zakrętów, na szczęście bez wielkiej szkody dla siebie. Po jego odpadnięciu na czele znalazła się znakomita kierowczyni czeska pani Junek, najszybsza ze wszystkich współzawodników w tej kategorji. Niestety liczne defekty pneumatyków tak opóźniły jej bieg, że przyszła do celu na drugiem miejscu za Baaderem na Bugatti. Ten ostatni jednak został zdyskwalifikowany za przekroczenie regulaminu zawodów i pierwsze miejsce w kategorji przyznano pani Junek.

Z pośród najsłabszych maszyn do półtora litra pojemności najlepszy wynik uzyskał Czech Emmerich na samochodzie Talbot.

Szczegółowe wyniki wyścigów, rozegranych na przestrzeni 510 klm. w 18 okrążeniach toru, są następujące:

Kat. do 1500 cm.^{3}: 1. Emmerich (Talbot) 6 : 00 : 32, szybkość średnia na godzinę 84,7 klm.; 2. Cleer (Bugatti) 6 : 07 : 11.

Kat. do 3000 cm.^{3}: 1. Pani Junek (Bugatti) 5 : 40 : 14, szybkość średnia na godzinę 89,9 klm.

Kat. pow. 3000 cm.^{3}: 1. Merz (Mercedes-Benz) 4 : 59 : 35, szybkość średnia na godzinę 102 klm.; 2. Werner (Mercedes-Benz) 5 : 02 : 54; 3. Walb (Mercedes-Benz) 5 : 10 : 49; 4. Guilleaume (Steyr) 6 : 10 : 24.

M. K.



Codzienne rozkosze automobilistów na polskiej szosie.

Na Fordzie dookoła świata

30 maja r. ub. skauci polscy pp. J. Jeliński i H. Smosarski, wyjechali z Warszawy na specjalnym modelu Forda, zaopatrzonym w biało-amarantową chorągiew i napisy polskie: „Ekspedycja harcerzy polskich Fordem naokoło świata". Jako pierwsi skauci i automobiliści polscy sieją po drodze propagandę skautyzmu i zaznajamiają świat z Rzeczpospolitą za pomocą odczytów i przezroczy.



Harcerze polscy w drodze z Constantiny do Algieru.



Harcerze polscy w drodze na Tiparę na tle ruin grobowców chrześcjan.



Harcerze polscy w drodze do Cherchel.

Obecnie pp. J. i S. przebyli już 29.000 klm., poświadczonych przez auto-kluby, a zwiedzili Czechosłowację, Węgry, Jugosławję, Włochy, następnie Tunis, Algierję i Marokko.

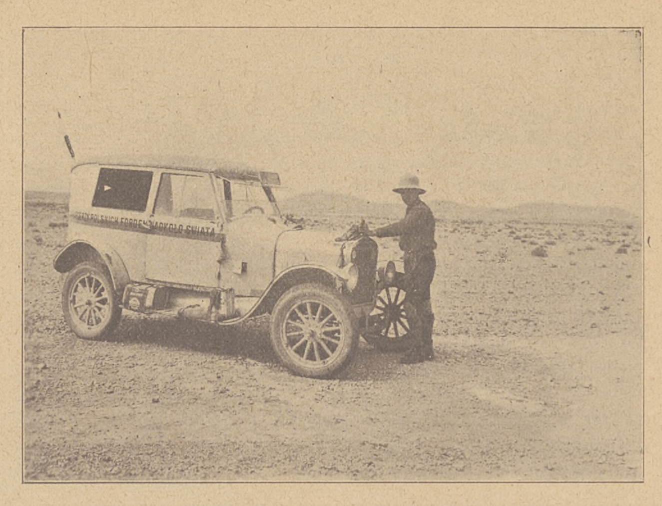
W Casablanca, wielkiem portowem mieście egzotycznego Marokka zgotowano im owacyjne przyjęcie. Po mowie wygłoszonej przez prezesa miejscowych ska-

tów, druh Smosarski dziękował braciom cudzoziemskim za przyjacielskie przyjęcie, poczem drużyny manifestacyjnie odprowadziły ich do swego siedliska, ofiarując gościnę na cały czas pobytu w Casablance.

Wszędzie po drodze, skauci nasi są witani entuzjastycznie, auto-kluby dekorują maszynę i jej właścicieli swemi znakami, a sam charakter ekspedycji pozwala na osobistą prezentację i konferencję z najwybitniejszymi ludźmi naszej doby.

W Czechach prezydent Masaryk przyjął ich w swym pałacu, a po dłuższej rozmowie sfotografował się wspólnie i wpisał się do księgi podróżniczej.

We Włoszech druhowie J. i S. uzyskali audjencję u Papieża, a następnie byli przyjęci u Mussoliniego, która to wizyta została utrwalona na przezroczu.



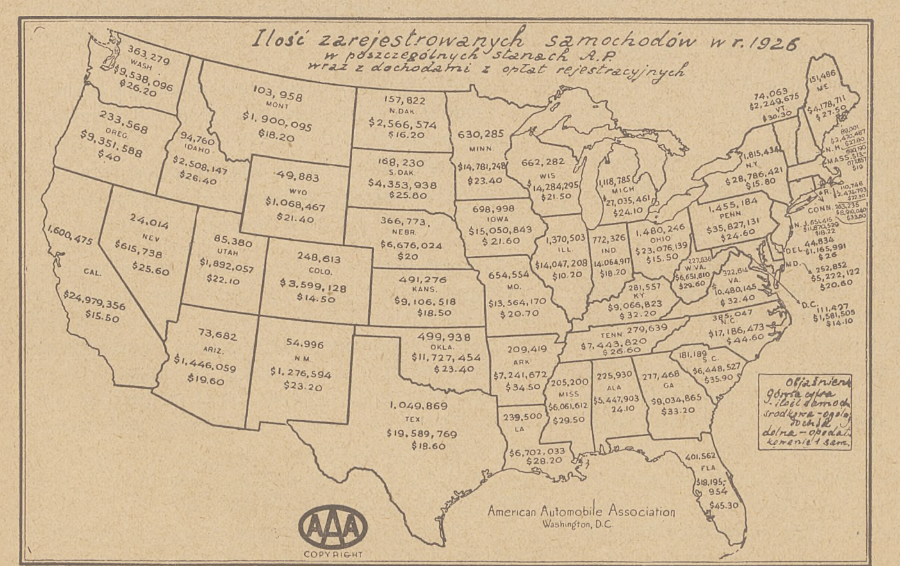
Harcerze polscy na Saharze — między Bon-Saada a Biskrą.

Dn. 22-go b. m. na pokładzie statku „Sinsinawa“, śmiali podróżnicy odpłynęli do New Jorku, gdzie drużyny skautowskie, miejscowy przedstawiciel firmy „Ford“ i inni już anonsowali ich przybycie.

Rejestracja samochodów i wozów motorowych w Stanach Zjednoczonych

NIEDAWNO zestawione przez Urząd Dróg Publicznych Stanów Zjednoczonych cyfry wykazują, iż szeroko roztrząsana kwestja „punktu nasycenia rynku“ stopniowo znika w tym kraju. Wpływy podatkowe w poszczególnych Stanach wykazują, iż w 1926 roku Stany Zjednoczone posiadały ogółem 22 001 393 automobili, wozów ciężarowych i autobusów, nie licząc wozów motorowych eksploatowanych przez urzędy federalne, Stany i inne instytucje rządowe, których wozy nie podlegają opodatkowaniu. W porównaniu z ogólną liczbą z 1925 r. wynosząca 19 954 347, widzimy iż ilość automobili w 1926 r. zwiększyła się o 2 047 046, czyli więcej aniżeli 10%.

Amerykańskie Stowarzyszenie Automobilowe, organizacja motorzystów, której główny zarząd znajduje się w Washingtonie D.C. wydało bardzo ciekawą mapę Stanów Zjednoczonych, ilustrującą ruch automobilowy w poszczególnych Stanach, z podaniem brutto i przeciętnego wpływu podatkowego od wozu w każdym Stanie. Mapa ta jest załączona przy niniejszym. Jak widać z tej mapy w samych Stanach Zjednoczonych kolosalna suma dol. 475 885 583 wpłynęła z opłat rejestracyjnych, licencji szoferskich i podatku od gazoliny. Suma ta nie obejmuje podatków takich, jak podatek akcyzowy, wynoszący dol. 88 920 180 pobrany przez Rząd Federalny, ani też podatku majątkowe-

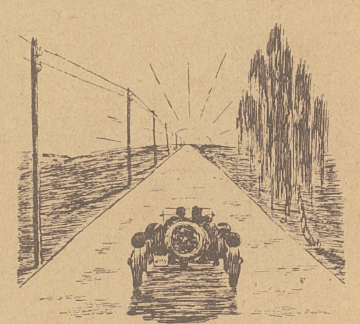


go nakładanego przez różne władze i obliczonego na sumę dol. 110 000 000. Ogólna więc suma po zliczeniu tych trzech pozycji wynosi dol. 674 805 763, z czego wynika iż właściciel automobilu płaci lwią część wpływów państwowych w Stanach Zjednoczonych.

Gdyby doliczyć do wyżej wymienionej sumy podatek majątkowy, którym się obciąża dochód fabryk, podatek nakładany na dystrybutorów, agencje sprzedaży, warsztaty reparacyjne i inne źródła jak przemysł oponowy, odnośna część przemysłu metalowego, szklanego, skórzanego, farbiarskiego i na cały szereg innych gałęzi przemysłu związanych z przemysłem motorowym, jak również podatek dochodowy płacony przez jednostki i korporacje czy to od pensji pobieranych, czy też zysku otrzymanego z handlu automobilami, ogólna suma otrzymana z realizacji wpływów byłaby wprost zdumiewająca.

Powyższe jest dowodem, iż wóz motorowy zasadniczo przyczynia się do dobrobytu i dostatku danego Stanu i daje możność uproszczenia sposobu pobierania wpływów, gdyż trzeba się z tem zgodzić, iż w każdym kraju jest łatwiej opodatkować przemysł motorowy aniżeli jakikolwiek inny. Fakt ten był ogólnie uznany, i w wielu wypadkach władze podatkowe tak obarczyły najlepsze źródło swoich wpływów iż prawie uniemożliwiły jego egzystencję, a conajmniej materjalnie powstrzymały jego rozrost. W początkach ery motorowej na podstawie praktyki niektóre władze lokalne doszły w Stanach Zjednoczonych do wniosku, że nadmierne stawki podatkowe nie przynoszą największych wpływów.

Jak to widać z załączonej mapy w chwili obecnej przeciętny podatek bezpośredni od automobilu wynosi dol. 21,60 łącznie z opłatą rejestracyjną, prawem jazdy i podatkiem od benzyny pobieranym w 44 z ogólnej liczby 48 Stanów. Ta niska cyfra nie jest ciężarem dla właściciela i przy innych dodatnich warunkach uprzednio wymienione nieuchwytne wpływy następują automatycznie.



KRONIKA

Kobieta bije rekordy. Znana motocyklistka angielska, pani Stewart, pozazdrościła sławy mistrzom kierownicy i pobiła w dniu 6 lipca na torze autodromu Montlhery, za sterem amerykańskiego samochodu Miller, cztery rekordy międzynarodowe w kategorji dwóch litrów. Przebyła ona:

100 mil ang. w 56 m. 33,36 s., szybkość średnia na godzinę 170 klm. 734 m.

500 klm. w 2 g. 57 m. 18,24 s., szybkość średnia na godzinę 169 klm. 201 m., w jedną godzinę — 170 klm. 656 m. i w trzy godziny—507 klm. 845 m.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Szwajcarji rozegrane zostały na szosie w Meyrin koło Genewy w dniach 9 i 10 lipca. Wyniki:

Kat. 125 cm.³ (dystans 149 klm.)—1. Graft (Zehnder) 2:12:28,4, szybkość średnia na godzinę 67 klm. 640 m.; 2. Jenny (Zehnder) 2:25:30,4.

Kat. 175 cm.³ (dystans 205 klm.)—1. Hommaire (Monet Goyon) 2:27:23,4; szybkość średnia na godzinę 83 klm. 823 m.; 2. Sourdot (Monet Goyon) 2:27:23,6; 3. Trezza (Allegro) 2:35:17,4.

Kat. 250 cm.³ (dystans 291 klm.) — 1. Lasagni (Guzzi) 2:34:32,6, szybkość średnia na godzinę 97 klm. 609 m.; 2. Crabtree (Crabtree Jap) 2:39:24,6; 3. Durand (Terrot) 2:40:42,2.

Kat. 350 cm.³ (dystans 353 klm.) — 1. Simpson (A. J. S.) 3:14:29,2, szybkość średnia na godzinę 109 klm. 087 m.; 2. Dodson (Sunbeam) 3:17:15,2; 3. Nuvolari (Bianchi) 3:22:56,8; 4. Boetsch (Magnat Debon) 3:32:46,2.

Kat. 500 cm.³ (dystans 400 klm.) — 1. Woods (Norton) 3:31:11,2, szybkość średnia na godzinę 113 klm. 491 m.; 2. Dixon (H. R. D.) 3:34:30,4; 3. Francisquet (Sunbeam) 3:45:22,8.

Kat. 350 cm.³ z wózkami (dystans 149 klm.) — 1. Hommaire (Monet Goyon) 1:47:16,8, szybkość średnia na godzinę 83 klm. 283 m.

Kat. 600 cm.³ z wózkami (dystans 177 klm.)— 1. D'Eternod (Sunbeam) 2:01:46,6, szybkość średnia na godzinę 86 klm. 961 m.; 2. Baetig (Condor) 2:29:36,2.

Kat. 1000 cm.³ z wózkami (dystans 205 klm.)— 1. Ceresole (Harley Davidson) 2:21:56,8, szybkość średnia na godzinę 88 klm. 195 m.

Ponadto w handicapie lekkich samochodów zwyciężył d'Havrincourt na Salmson, rozwijając na przestrzeni 149 klm. szybkość średnią 100 klm. 052 m./g.

Nowe rekordy Voisina. Ośmiolitrowy samochód wyścigowy Voisin, o którym pisaliśmy już kilkakrotnie z racji pobicia przezeń rekordów światowych szybkości, znowu odznaczył się szeregiem wybitnych wyników sportowych. Prowadzony na zmianę przez kierowców Marchanda i Morela pobił on na torze autodromu Montlhery w dniu 12 lipca pięć następujących rekordów światowych:

500 klm. przebył w 2 g. 38 m. 48,69 s., szybkość średnia na godzinę 188 klm. 903 m.

500 mil ang. przebył w 4 g. 14 m. 49,95 s., szybkość średnia na godzinę 189 klm. 459 m.

1000 klm. przebył w 5 g. 20 m. 53,33 s., szybkość średnia na godzinę 186 klm. 980 m.

W trzy godziny pokrył 568 klm. 758 m. i w sześć godzin—1120 klm. 569 m.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Belgji odbyły się w dniu 17 lipca na szosie w Francorchamps koło Spa, przynosząc następujące rezultaty:

Kat. 175 cm.³: 1. Geiss (D. K. W.) przebył dystans 268 klm. w 3 g. 2 m. 10 s., szybkość średnia na godzinę 88 klm. 360 m.; 2. Henkelman (D. K. W.) w 3 g. 6 m. 50 s.; 3. Bobby (Bovy) w 3 g. 43 m. 32 s.

Kat. 250 cm.³: 1. Crabtree (Crabtree Jap) przebył dystans 298 klm. w 3 g. 13 m. 28 s., szybkość średnia na godzinę 92 klm. 482 m,; 2. Davison (Levis) w 3 g. 24 m.

Kat. 350 cm.³: 1. Simpson (A. J. S.) przebył dystans 358 klm. w 3 g. 21 m. 18 s., szybkość średnia na godzinę 106 klm. 640 m.; 2. Lovinfosse (F. N.) w 3 g. 48 m. 42 s.

Kat. 500 cm.³: 1. Woods (Norton) przebył dystans 417 klm. w 3 g. 37 m. 6 s., szybkość średnia na godzinę 115 klm. 600 m.; 2. Nott (Rudge Whitworth) w 3 g. 59 m. 5 s.; 3. Zündorf (D. K. W.) w 4 g. 5 m. 55 s.

Motocykl w Anglji. W końcu roku 1926 było w Anglji zarejestrowanych 1.299.788 motocykli. W porównaniu z rokiem 1925 oznacza to przyrost 25-procentowy. Najwięcej motocykli z pośród miast angielskich posiada Londyn, a mianowicie: 84.920, dalej Birmingham 41.942, Coventry 14.166, Sheffield 14.104 i Manchester 13.332.

Rekordowy wyścig. Podczas wyścigów samochodowych na torze Brookland w dniu 16 lipca, rozegrany został handicap na przestrzeni 100 mil ang., w którym zwyciężył Cobb na sam. Vauxhall, rozwijając szybkość średnią 179 klm. 306 m./g. i bijąc rekordy międzynarodowe w kategorji trzech litrów na dystansach 50 klm., 50 mil ang., 100 klm. i 100 mil ang. Drugie miejsce zajął Duller na Bugatti, trzecie Eyston na Aston Martin i czwarte Benjafield na Salmson.

W innych biegach święcili sukcesy: Campbell na Bugatti, Newman na Salmson, Purdy na Bugatti, Duller na Bugatti, Wright na Stutz i Frazer Nash na Frazer Nash.

Inne rekordy na torze Montlhery. Kierowca Hawkins na samochodziku H. S. o pojemności cylindrów zaledwie 350 cm.³ pobił na torze autodromu Montlhery w dniu 11 lipca cztery następujące rekordy międzynarodowe:

5 klm. w 2 m. 30,17 s., szybkość średnia na godzinę 119 klm. 864 m.

5 mil ang. w 4 m. 4,58 s., szybkość średnia na godzinę 116 klm. 067 m.

10 klm. w 5 m. 9,34 s., szybkość średnia na godzinę 116 klm. 376 m.

10 mil ang. w 8 m. 17,42 s., szybkość średnia na godzinę 116 klm. 473 m.

Kryzys szwajcarskiego przemysłu samochodowego. Jak podaje czasopismo „La Revue Automobile“, do maja r. b. wwieziono do Szwajcarji samochodów na ogólną sumę 7.975.445 franków, podczas gdy w tym samym czasie wywóz dał tylko 341.247 fr., zmniejszając się w porównaniu z odnośnym okresem r. 1926 o 217.230 franków.

Najwięcej samochodów importują do Szwajcarji Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, dalej Francja, Włochy, Anglja, Belgja i Niemcy. Najpoważniejszym odbiorcą samochodów szwajcarskich jest Brazylja, dalej Hiszpanja, Japonja, Anglja, Australja i Niemcy. Główny kontygent eksportu szwajcarskiego stanowią samochody ciężarowe i autobusy.

Angielski handel samochodowy. Pierwsze półrocze roku 1927 zaznaczyło się w angielskim handlu samochodowym poważnem zwiększeniem obrotów. W porównaniu z odpowiednim okresem roku ubiegłego eksport samochodów angielskich wzrósł o sumę 889.165 funtów sterl. w złocie i osiągnął cyfrę 4.632.184 funtów, co oznacza zwiększenie wywozu o 19%. Wszystkie pozycje eksportu wykazują wzrost za wyjątkiem tylko pozycji traktorów.

Co się tyczy importu samochodów do Anglji to wzrósł on w porównaniu z pierwszem półroczem roku ubiegłego o 1.336.467 funtów w złocie, czyli o 33%, dosięgając cyfry 4.827.966 funtów. Ten ogromny przyrost importu przypada całkowicie na samochody turystyczne, gdyż inne pozycje trwają bez zmiany, lub nawet zmniejszyły się w porównaniu z rokiem 1926.

Samochodem naokoło świata. Do Wiednia powrócili niedawno baron Gecmen i dr. Bamberger po dokonaniu podróży naokoło świata na samochodzie Steyr. Przebyli oni w ciągu 14 miesięcy przestrzeń 70.000 klm., jadąc z Berlina przez Budapeszt, Sofję, Konstantynopol, Aleksandrję, pustynię nubijską, Port-Said, Bombay, Srmargar, Kalkutę, Singapur, Yokohamę, New-York i Anvers.

Paryż—Pireneje—Paryż. Organizowany co roku pod tą nazwą przez redakcje czasopism Moto-Revue i Petit Parisien raid dla samochodów i motocykli, odbył się między 17 a 24 lipca, przy udziale 50 współ-

zawodników, z których do celu doszło 34. Raid przeszedł z Paryża drogą przez Bordeaux, Pau, Tarbes, Perpignan, Tuluzę i Clermont Ferrand z powrotem do Paryża. Rezultaty konkursu są następujące:

Motocykle 175 cm.³: 1. Sterny (San Sou Pap) 306 punktów dodatnich. 2. Mouret (San Sou Pap) 296 p. d. 3. Dubos (Royal Moto) 278 p. d.

Motocykle 250 cm.³: 1. Grandpierron (Roudadoux), Douet (Automoto), Bonnel (Automoto) i Cheret (Austral) wszyscy po 306 punktów dodatnich. 5. Albissua (Stella) 297 p. d. 6. Robert (Automotion) 268 p. d.

Motocykle 350 cm.³: 1. Thezenas (Ravat) i Clech (Dollar) obaj po 306 punktów dodatnich. 3. Paulin (Ravat) i Fourier (La Cyclette) obaj po 303 p. d. 5. Turewicz (Sarolea) 293 p. d. 6. Andrieux (Gillet) 290 p. d. 7. Dumoulin (Gillet) 286 p. d. 8. Williams (Terrot) 283 p. d.

Motocykle 500 cm.³: 1. Bernard (Gnome Rhone) i Perrin (Norton) obaj po 306 punktów dodatnich. 3. Vroonen (Gillet) 303 p. d.

Cyclecary 350 cm.³: 1. Christ (Villard) 150 punktów dodatnich.

Cyclecary 1100 cm.³: 1. Sandford (Sandford) 290 punktów dodatnich.

Samochody 1500 cm.³: 1. Soreau (Messier) 280 punktów dodatnich. 2. Raimond (Messier) 278 p. d.

Fantastyczny skok. Niektórzy automobiliści mają zamiłowanie do całkiem zbytecznych akrobacji. Niejaki André Mercier, właściciel garażu w Maubeuge, wykonał na małym samochodzie Peugeot, w obecności licznej rzeszy ciekawych i całej armji fotografów, skok o długości przeszło 20 metrów, wznosząc się w najwyższym punkcie swej trajektorji na dwa metry nad ziemię.

Druk i klisze wykonano w Zakładach Graficznych Straszewiczów w Warszawie, Leszno 112.